I N D I C E

C.0019.

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº 0060

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 2-A-8

CLASIFICADO

FACTORES FIJOS MALVINAS

INFORMES DE LOS VIAJES DEL BDT

"SAN ISIDRO" AÑOS 1972 y 1973

- PTO SAN CARLOS
- PTO GOOSE-GREEN
- PTO FOX
- PTO HOWARD
- PTO RINCON DEL MORO

C. O. A. C.
ARCHIVO No 2-A-8

C. O. A. C.
EXP E. INTE NO Nº 0080.

CLASIFICADO

61

CONFIDENCIAL

00027/73"C"

SITN, DG4-



BUENOS AIRES, 4 de septiembre de 1973.-

OBJETO: E/informe.

AL SEÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.

De acuerdo con lo establecido en el punto 3. EJECUCION, m)-4, del Plan de Operaciones Subsidiario Nº 01/73"C" al Plan de Operaciones Nº 3"C"/69 C.O.N., adjunto elevo el informe producido por el Capitán del B.D.T. A.R.A. "CABO SAN ISIDRO", Capitán de Ultramar D. Rafael Ovidio MARCHESE, en oportunidad del viaje realizado por el citado buque a ISLAS MALVINAS. Un informe similar se remite al SERVICIO DE HIDROGRAFIA NAVAL.

AGREGADOS: Una carpeta con 88 fojas útiles y un mapa de Islas Malvinas compuesto de 29 láminas.-

GUILLERMO H. TELLO
Capitán de Navío
Jefe

ES COPIA



JULIO ALBERTO RISSO
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE DEPARTAMENTO ARMAMENTO

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION	
Carpeta Nº	4-3-1
Carpeta Nº	1
Fecha	73

Lugares geográficos comprendidos por el informe:

Según Indice de fojas 1.-



INDICE


ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº
3
C.O.A.C.



CONSIDERACIONES GENERALES

1. Este informe fue realizado por el señor Capitán de Ultramar D. Rafael Ovidio MARCHESE, Capitán del B.D.T. A.R.A. "CABO SAN ISIDRO".-

2. El buque salió de Buenos Aires el 9 de marzo del corriente año para realizar 4 viajes transportando ganado ovino en pie entre Islas Malvinas y Puerto Deseado. Regresó a Buenos Aires el 28 de abril.

3. En la descripción de las derrotas se volcaron además de las observaciones propias las informaciones suministradas por el práctico embarcado para esa oportunidad, señor William GOSS.

4. Se utilizó denominación de las cartas inglesas para los diferentes accidentes geográficos, por existir en dichas cartas mayor cantidad de ellos nominados.

5. Para mayor claridad se efectuaron gráficos con las fotos radar, que son los que figuran en el informe.

6. Los fondeaderos que figuran en los gráficos correspondientes fueron utilizados, según el señor William GOSS, por el b/m DARWIN, con 16 pies de calado.

7. Separadamente de este informe se eleva un mapa de Islas Malvinas compuesto por 29 láminas.-

Carpeta Nº 4-3-1 / 1

Orejeta Nº 73





DERROTA DE PUERTO STANLEY A PUERTO SAN CARLOS.-

51°32'
59° 01'

Se agrega copia de la derrota seguida y registro de sondajes; cabe agregar el siguiente comentario:

1.- Gran parte de la navegación fue nocturna y utilizando el radar para las situaciones del buque.- Se zarpó a 2330 hs., del día 17-05-73 y a 2400 hs se abandona Port William.-

2.- La navegación nocturna de abandono de PORT STANLEY es relativamente fácil con ayuda del radar.-

3.- El bajo fondo FRIPP ROCK no ofrece peligro para este tipo de buque, excepto con mar de fondo.- De todas maneras es fácil evitarlo.-

4.- De 0000 á 0130 hs., del día 18-05-73 se situó al buque con marcaciones visuales al Fº PEMBROKE y distancia radar.-

5.- Las posibles posiciones verdaderas de la roca URANIE es la indicada en el croquis de la derrota (nota nº 1), siguiendo la natural curvatura de los islotes y piedras que despide VOLUNTER POINT.

POINT. = PUNTA
BAY = BAHÍA
PORT = PUERTO
ROCK = ROCA
EATS: = ESTE
SEA = MAR

6.- La punta donde se encuentra la MADBRIDE ROCK, (nota nº 2), se halla aproximadamente en la posición indicada en el croquis, y esa posición se tubo en cuenta para situar al buque con radar.-

7.- Navegando con radar o a vista de costa al norte de EATS FALKLAND IS., para situar al buque, utilizar por separado los accidentes costeros comprendidos entre VOLUNTER PT. y HUT PT., y los situados entre SEA LION PT. y C. DOLPHIN.-

8.- No se observaronllos escarceos indicados en la carta al NW de C. DOLPHIN.- En cambio fueron muy visibles el manchón de cachiyuyos situados al oeste de dicho cabo.-

9.- La EDDYSTONE RK., visible a gran dástancia, ofrece buen punto de referencia para situar al buque con marcaciones visuales o de radar.-

10.- Tanto las rocas SOUNK Y TIDE fueron observadas sin dificultad mucho antes de llegar a su traves.

11.- Al tomar la ría de entrada a SAN CARLOS PR., se barajó la costa norte (FANNING HEAD) muy cerca de la misma (5 á 7 cables), y se inició el registro de sondajes hasta el puerto.-

12.- Al encarar la entrada se puso proa a DOCTOR PT. para zafar la roca y bajo fondo que despáde FAÑNING IS.

///





///

13.- El último tramo de la ría que desemboca en SAN CARLOS PT. se navegó al medio de la misma, con máquina reducida, siendo muy visible los cachiyuyos pegados a ambas costas.-

14.- Se agregan fotos de radar tomadas a la salida de SAN CARLOS PT.-(En este informe se agregan los gráficos correspondientes a dichas fotografías).-



DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION

Carpeta N° 1-7-1

Carpeta N° 1

Fecha 73



EDDYSTONE Rk

Rv 235°

0830

Rv 245°

0815

0800

Rv 270°

0730

0700

0630

0600

0545

0550

1515

R 282°

0500

0445

0450

0415

0345

0307

Rv 020°

0245

0230

0215

Rv 314°

C. DOLPHIN

LION PT

PORT SALVADOR

NOTA 2

HADDRIBE

VOLUNTEER PT.

URANIE

EAGLE PT

NOTA 1

BERKELEY SOUND

Rv 035°

FLENNING H.

NOTA 1: POSIBLE SITUACION DE LA ROCA "URANIE"

NOTA 2: POSICION VERDADERA DE LA COSTA

P. STANLEY A P. SAN CARLOS

CARTA 1354 B

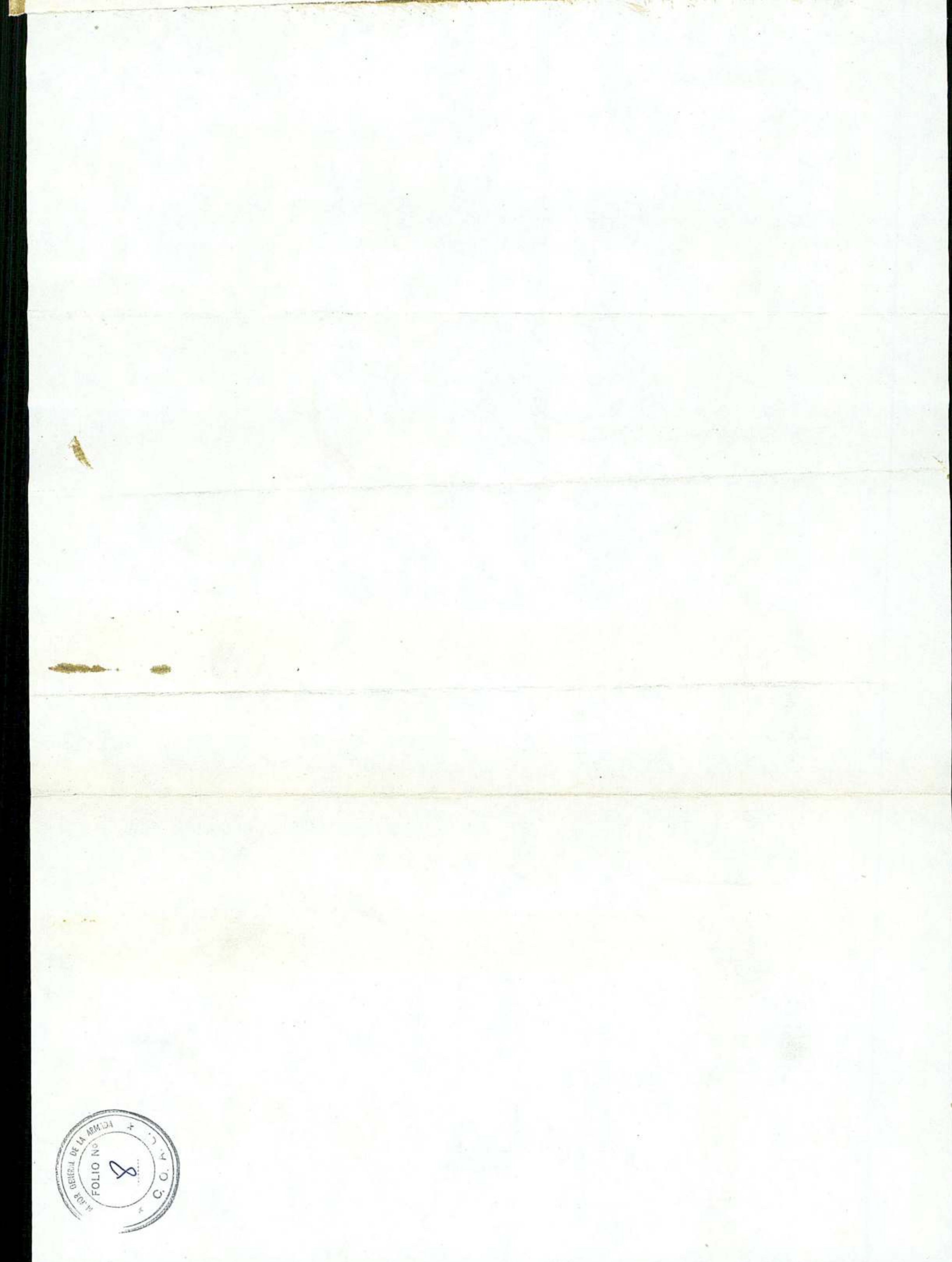
59°
0830
EDDYSTONE Rk
RV 235°
CABO DOLPHIN
0845
RV 203°
0900
51°
0915
0930
RV 20
200
0945
WHITE Rk
SOMIE Rk
RV 215°
TIDE Rk
RV 215
1000
RUMBO SALIDA
JERSEY POINT
FANNING
FANNING
1015
RV 135°
1030
CHANCHO POINT
1015
FANNING HEAD
CARTA 1502
RV 135
1030
CHANCHO POINT
RV 090
DOCTOR HEAD
59°
S.CARLOS
51°30'



TO STANLEY A SAN CARLOS






GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No
8
C. O. A.

STANLEY HARBOUR







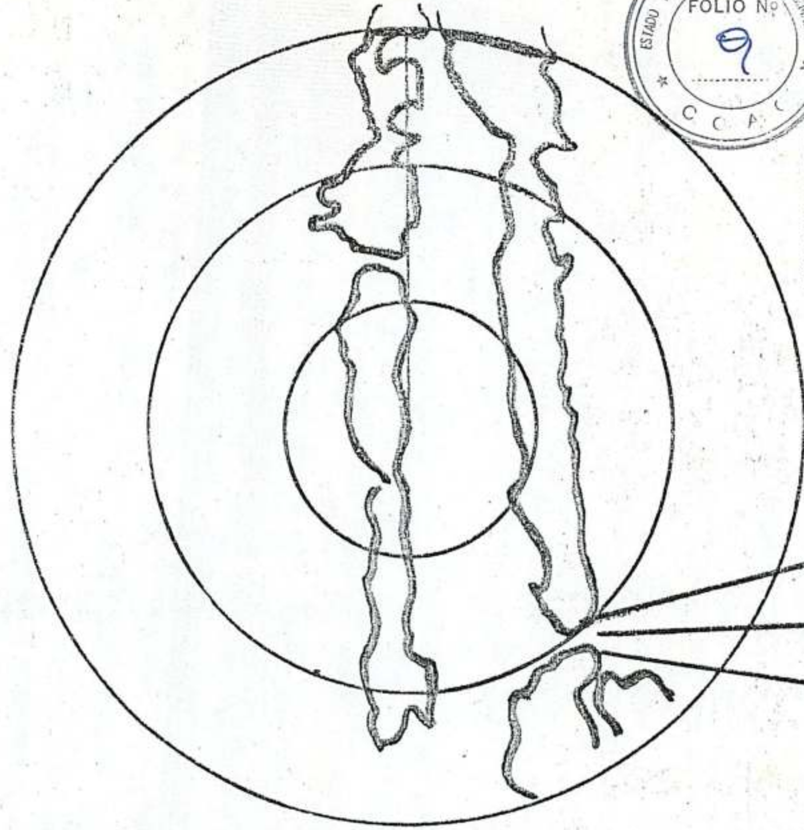
DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION

Carpeta Nº 1-3-1

Orejeta Nº 1

Fecha 73

Posicion
Muelle Este
Rv 270°
Escala Radar 1:5

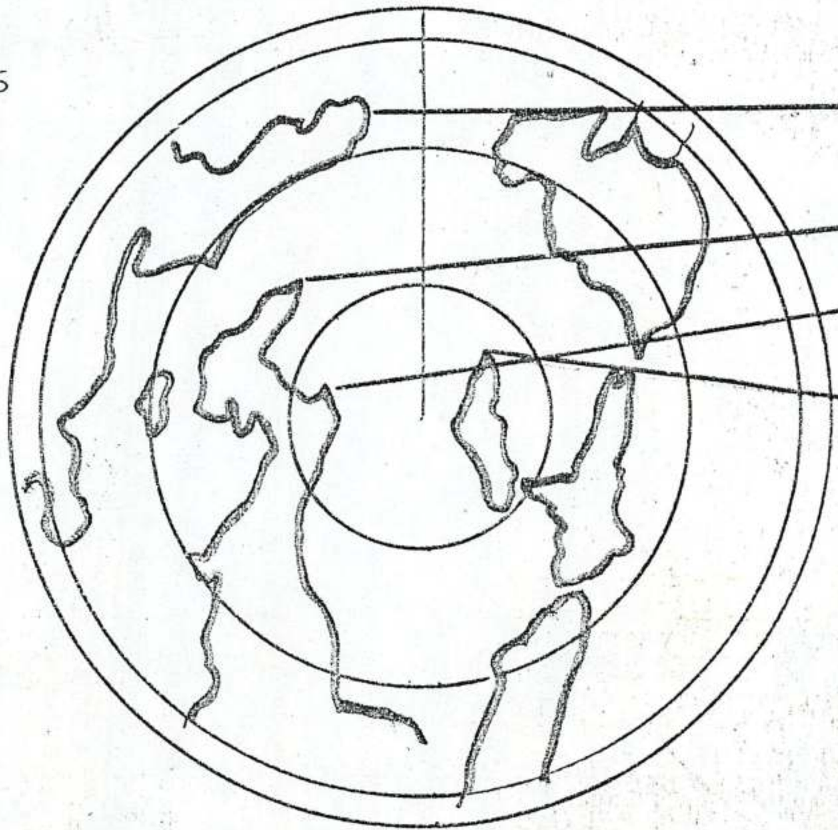


CARTA 1614

1

PORT WILLIAM

Posicion
⊥ Doctor Point
Rv 082°
Escala Radar 1:5



CARTA 1614

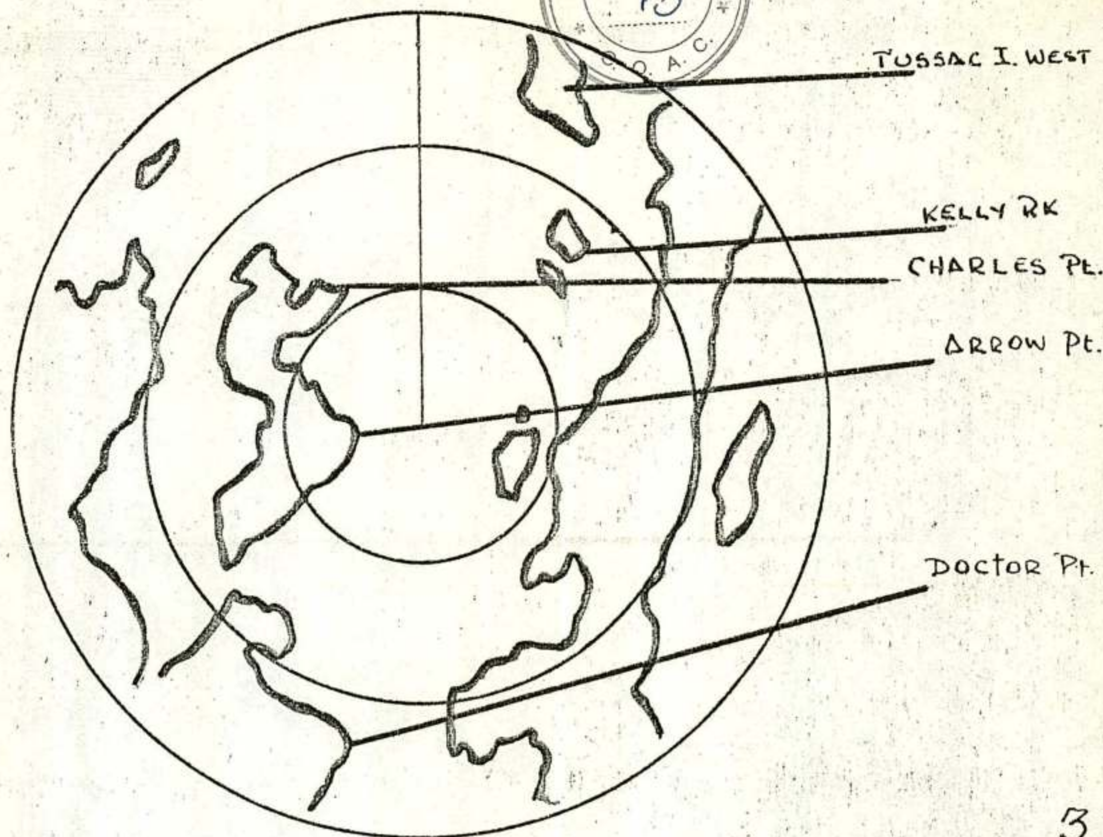
2

PORT WILLIAM





Posicion
⊥ Yorke Point
Rv 082°
Escala Radar 1'5

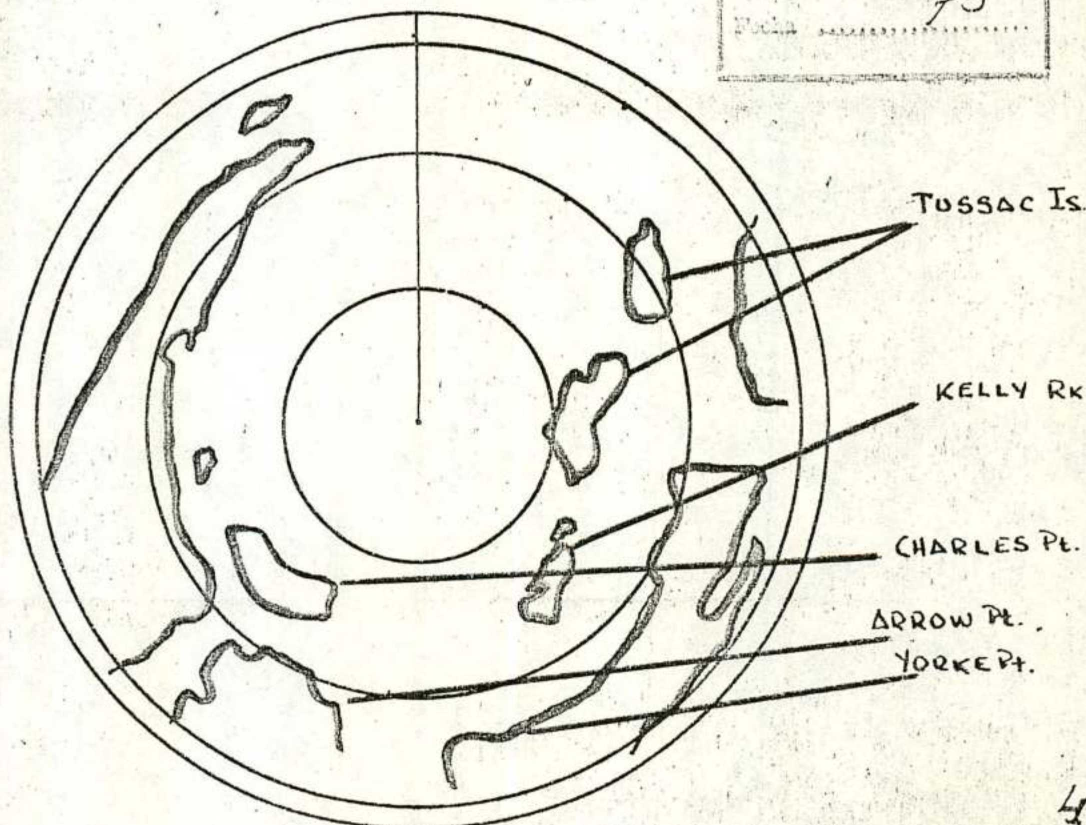


CARTA 1614

3

PORT WILLIAM

Posicion
⊥ Tussac I. west.
Rv 075°
Escala Radar 1'5

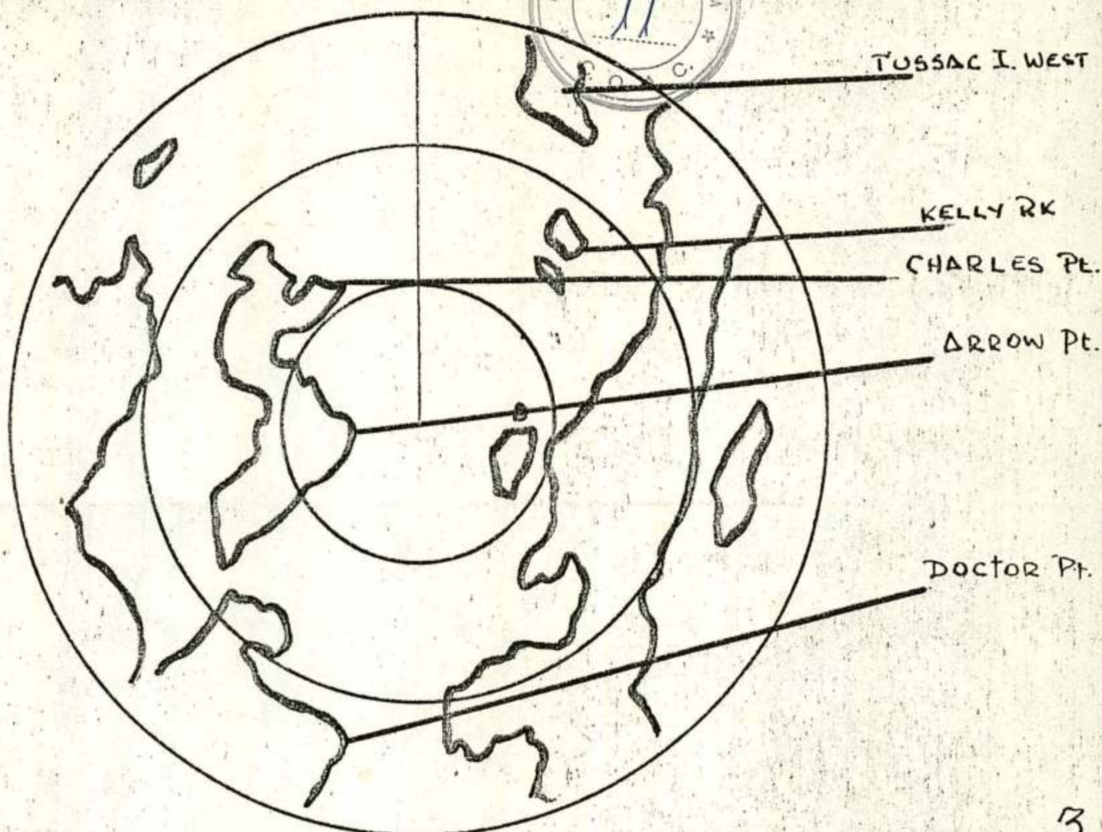


CARTA 1614

4

PORT WILLIAM

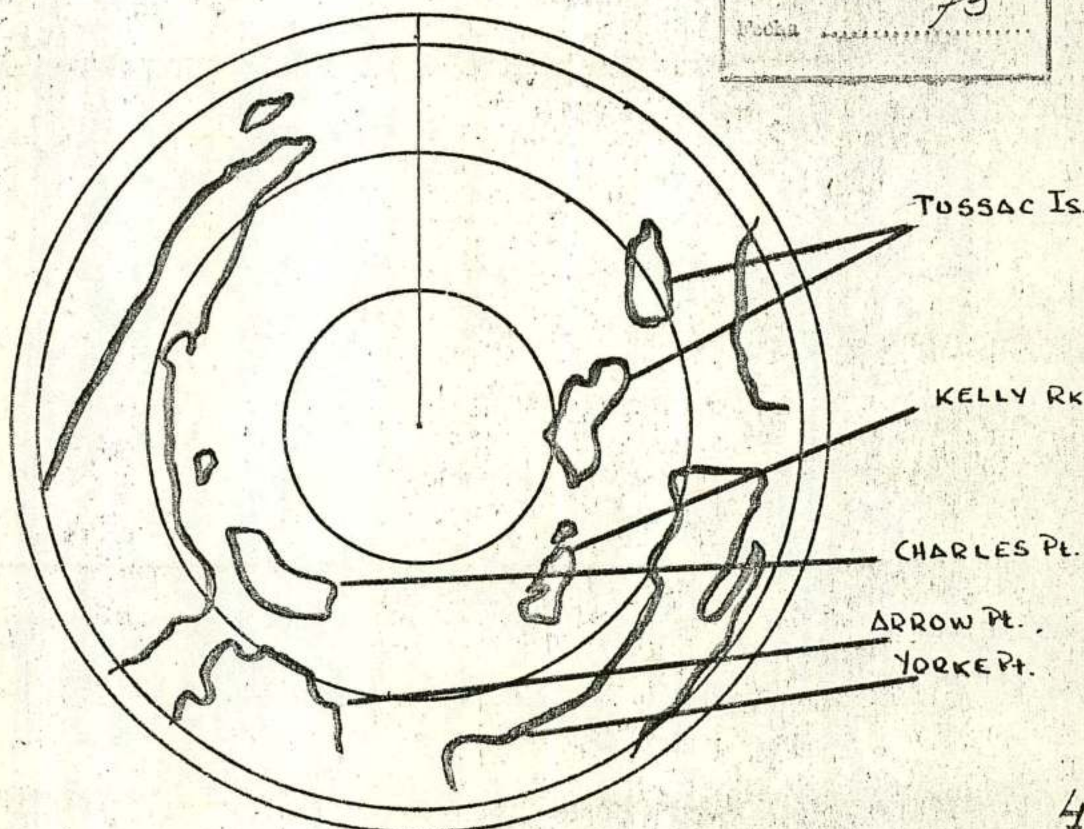
Posicion
⊥ Yorke Point
Rv 082°
Escala Radar 1'5



CARTA 1614

PORT WILLIAM

Posicion
⊥ Tussac I. west.
Rv 075°
Escala Radar 1'5



CARTA 1614

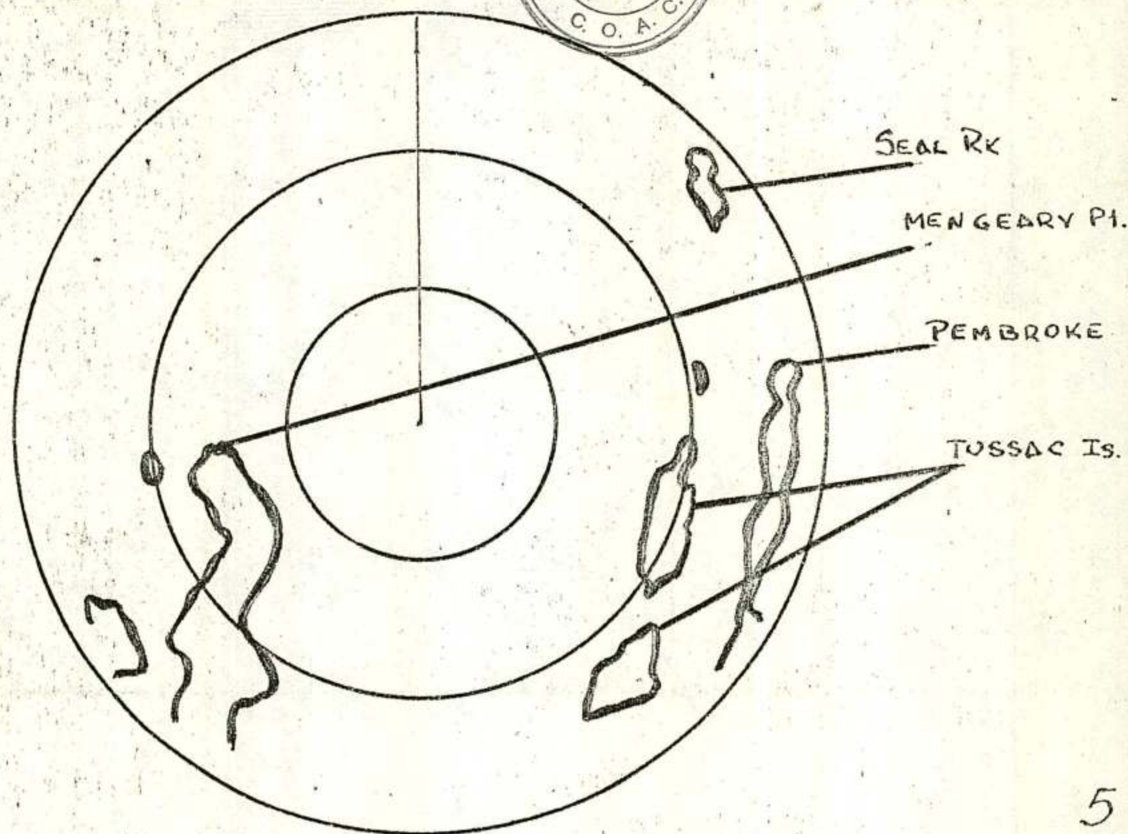
PORT WILLIAM







Posicion
Fº Pembroke
Mv: 180°
Δs = 1'3
Rv = 090°
Esg. Rader: 1'5



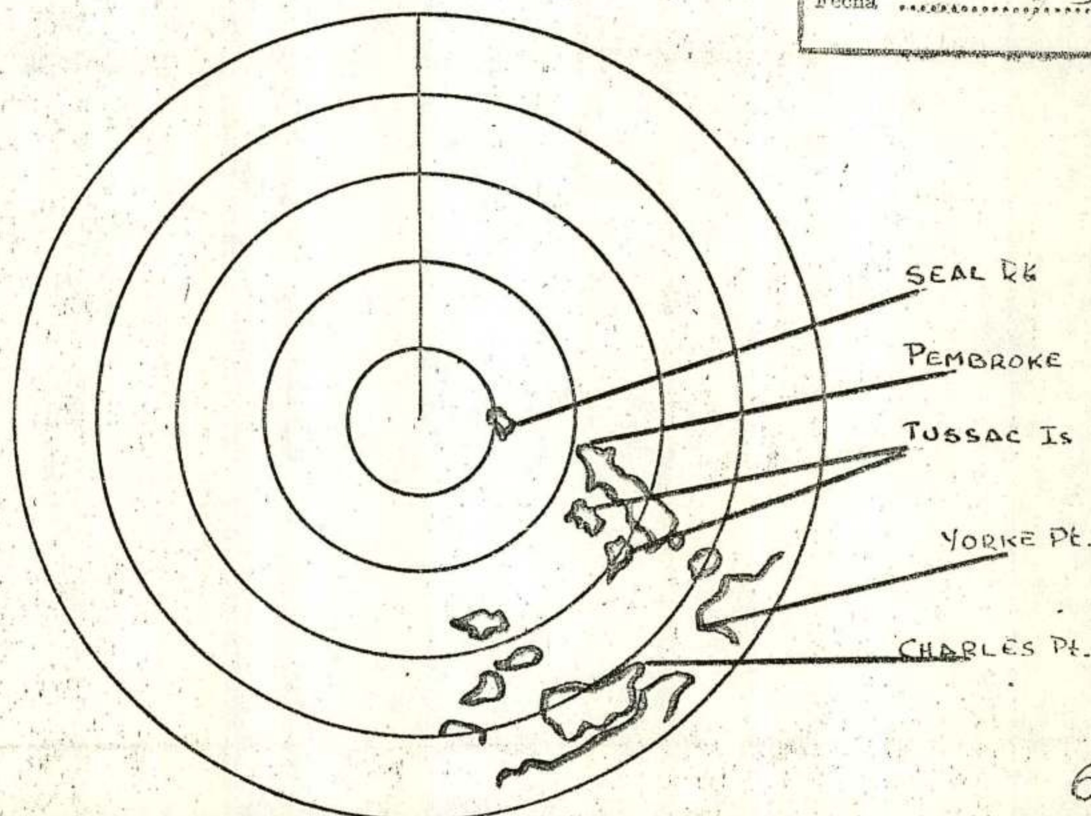
CARTA 1614

5

PORT WILLIAM

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº V-3-1
Carpeta Nº 1
Fecha 79

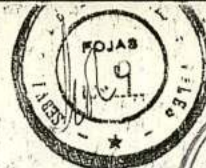
Posicion
Fº Pembroke
Mv: 237°
Δs: 2'1
Rv: 140°
Esc. Radar 5'



CARTA 1614

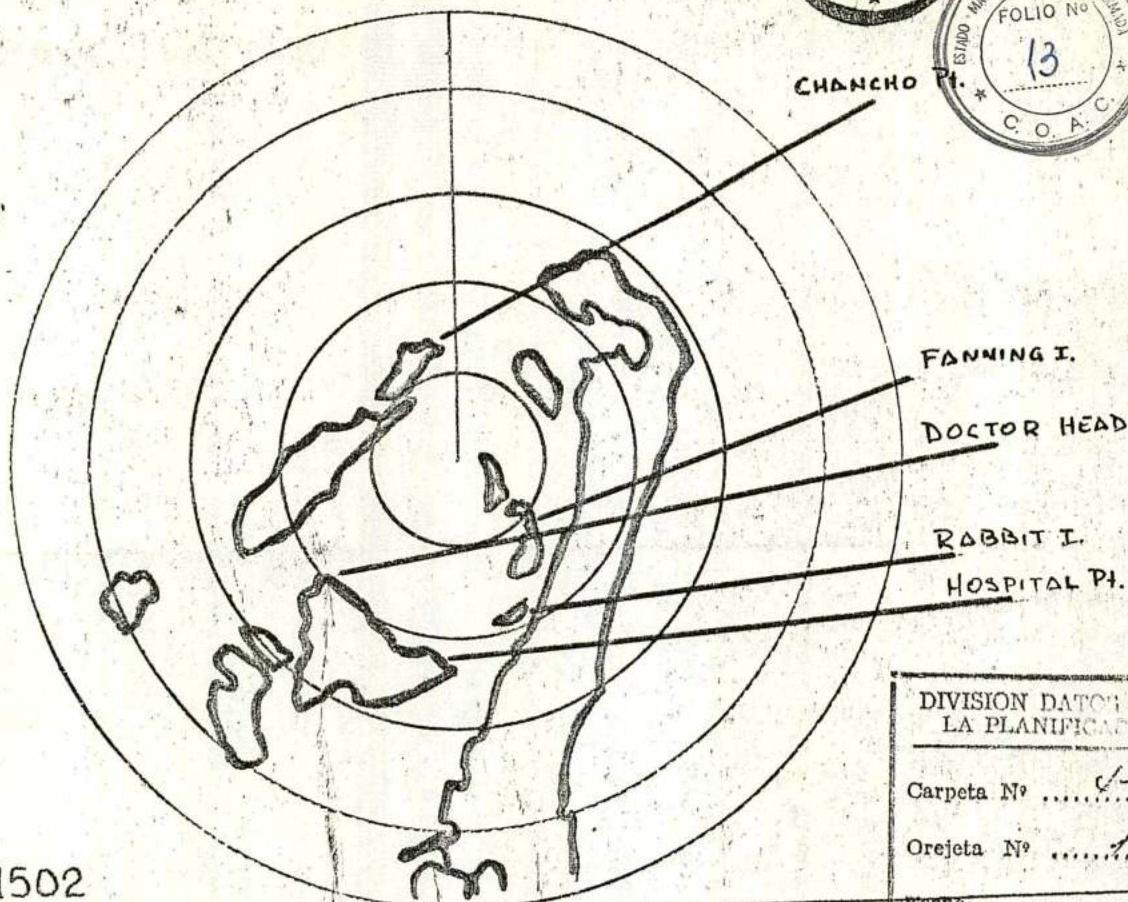
6

PORT SAN CARLOS





POSICION
CHANCHO Pt.
Mv: 260°5
Δs: 1'3
Rv: 282°
Esc. RADAR 5'

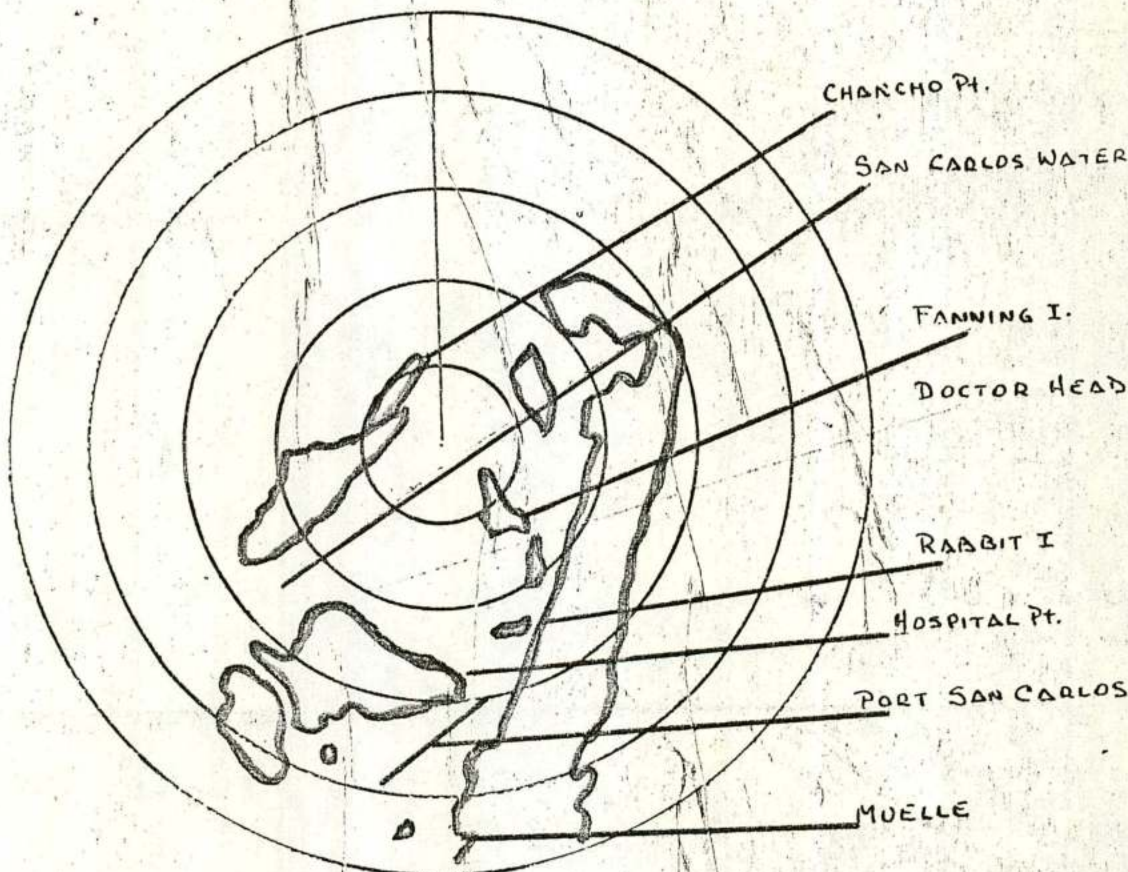


CARTA 1502

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 1-31
Orejeta Nº 1 1
Fecha 72

PORT SAN CARLOS

POSICION
CHANCHO Pt.
Mv: 241°
Δs: 0'8
Rv: 282°
Esc. RADAR 5'



CARTA 1502

DIVISIÓN DATOS PARA LA PLANIFICACION

Carpeta Nº 1-3-1

Carpeta Nº 1

Fecha 73

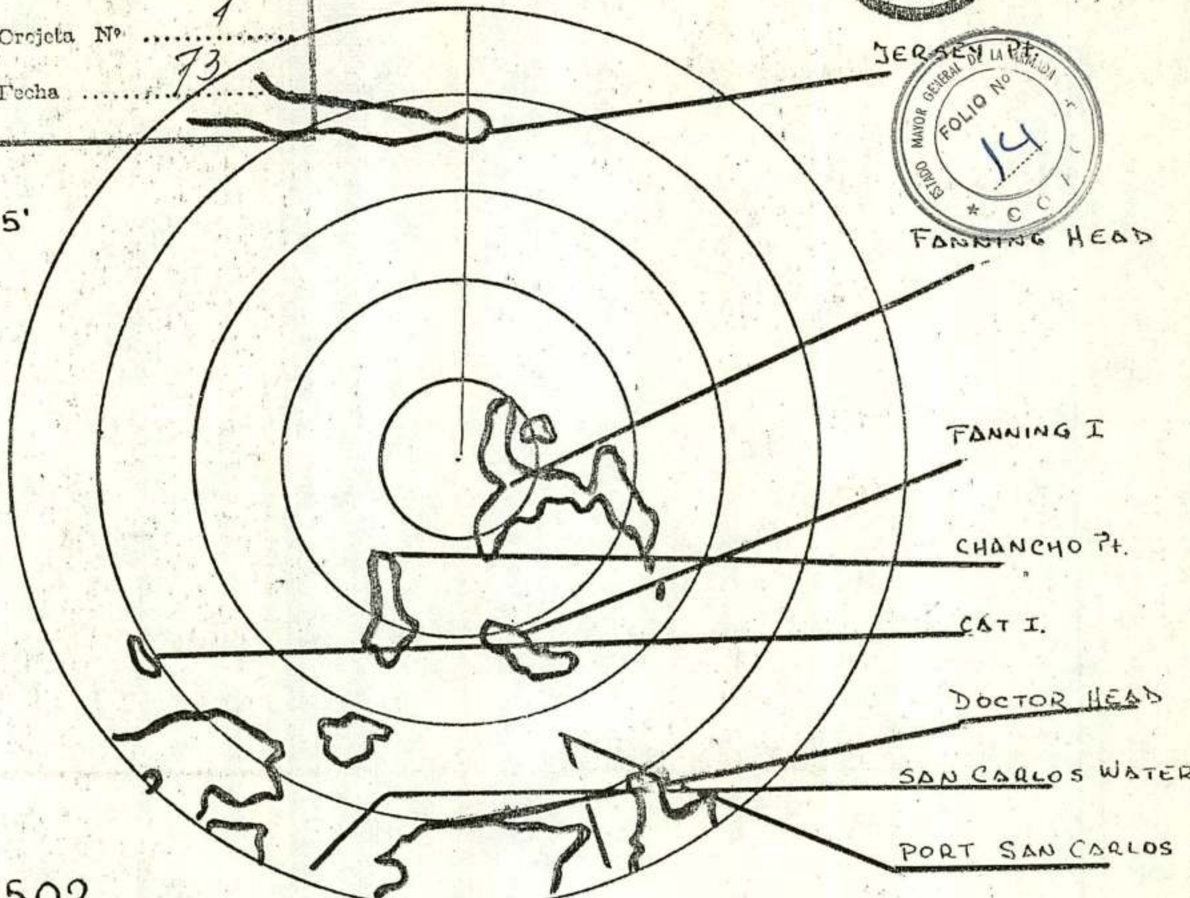






NORTH FALKLAND SOUND

POSICION
CHANCHO Pt
Mv: 160°.5
Δs: 1'4
Rv: 315°
Esc. RADAR: 5'

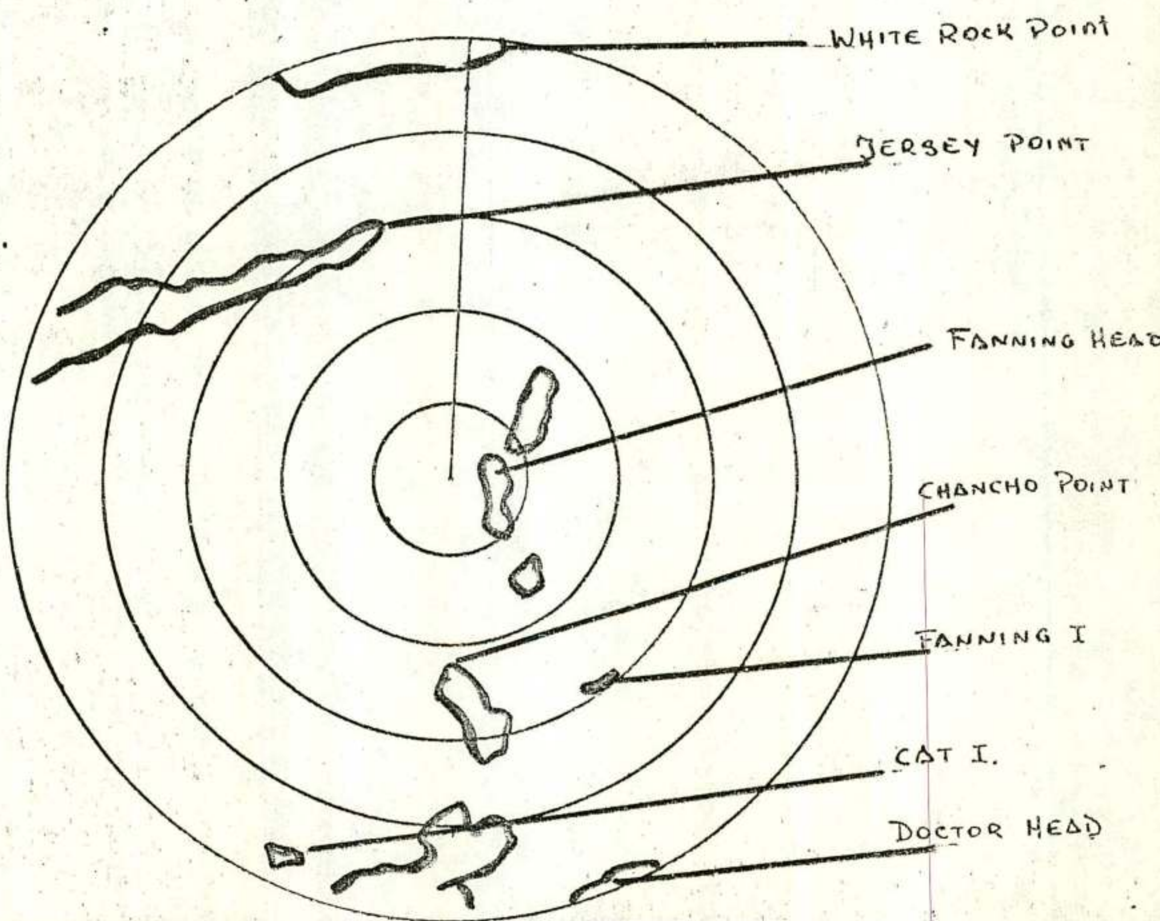


CARTA 1502

3

NORTH FALKLAND SOUND

POSICION
CHANCHO Pt.
Mv: 153°
Δs: 1'.9
Rv: 340°
Esc. RADAR 5'



CARTA 1502

4

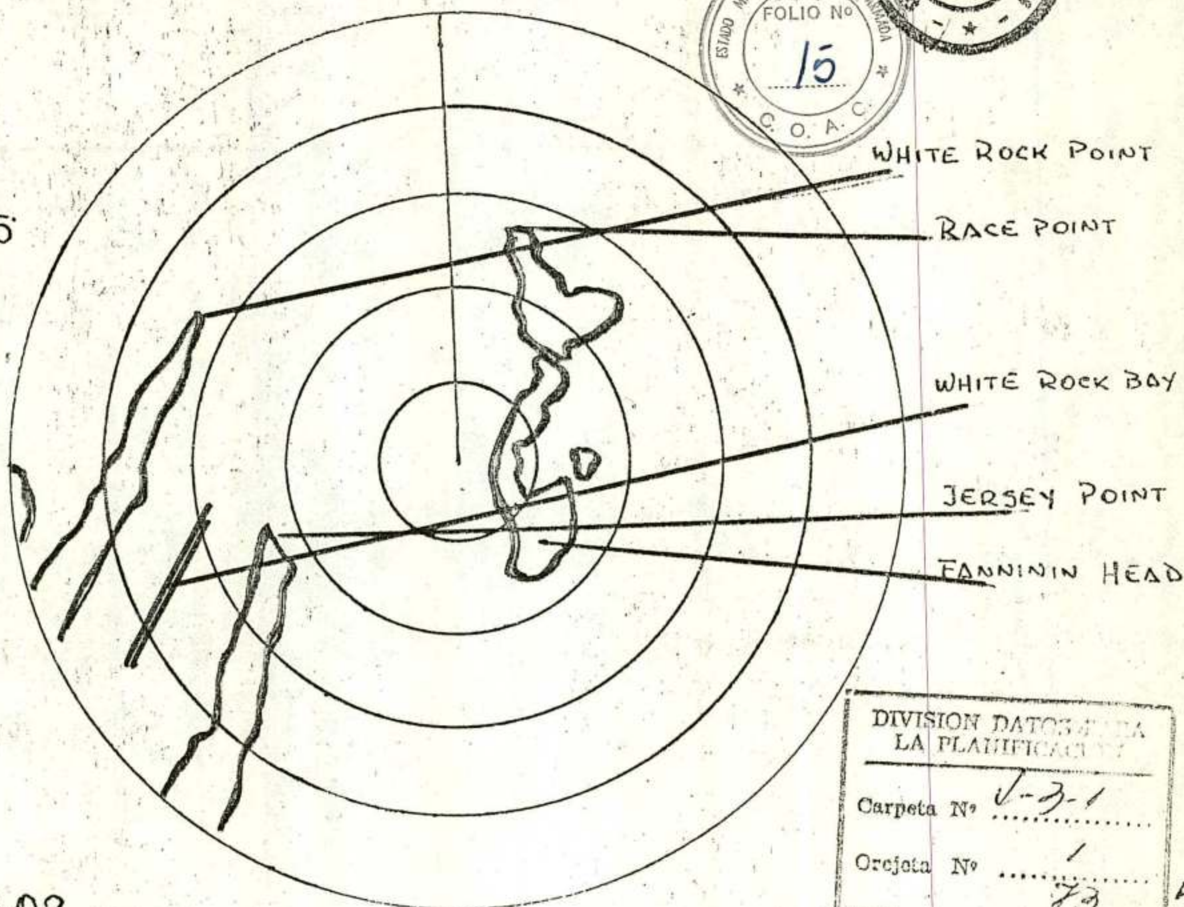
NORTH FALKLAND SOUND







POSICION
JERSEY Pt.
Mu: 277°
Δs: 1'.9
Rv: 030°
Esc. RADAR 5'



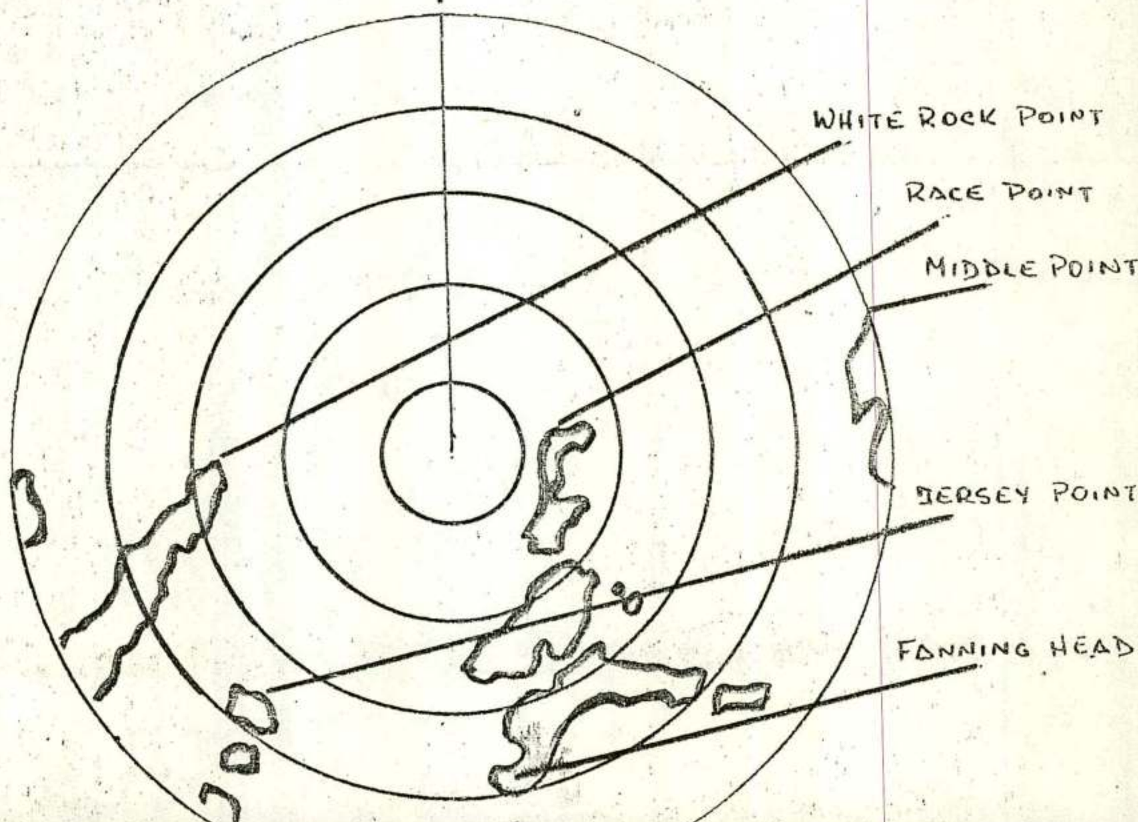
DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº V-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 73

CARTA 1502

5

NORTH FALKLAND SOUND

POSICION
WHITE ROCK
MU: 275°
Δs: 2'.4
Rv: 020°
Esc. RADAR 5'



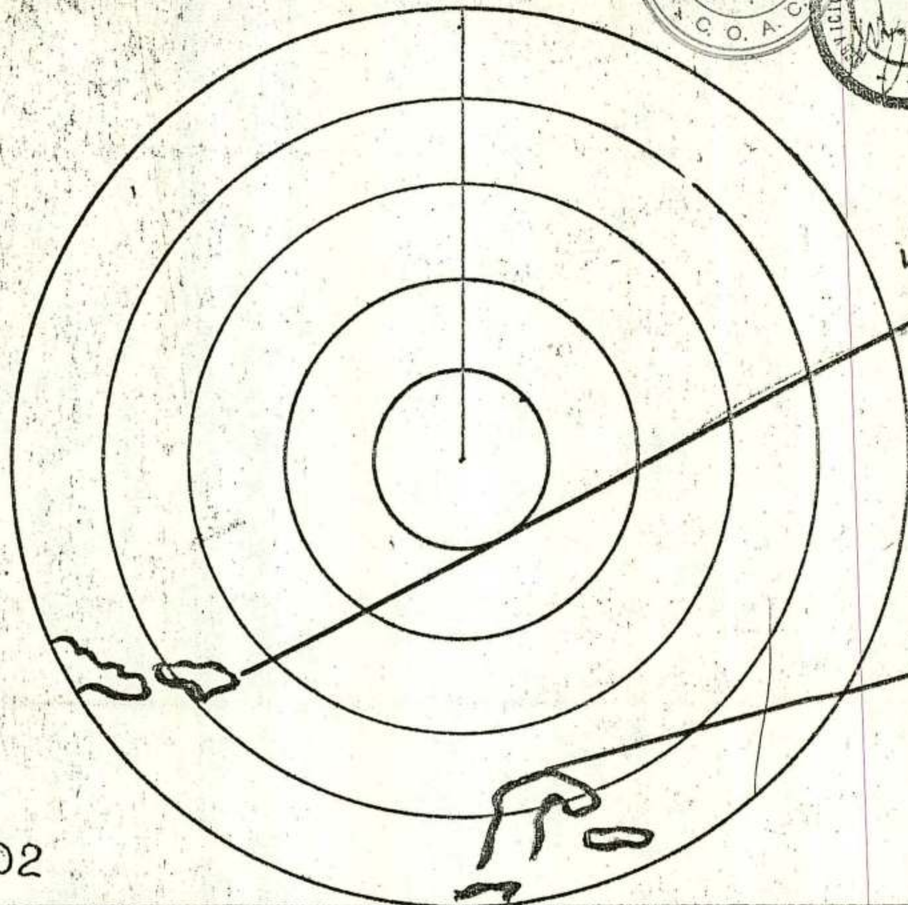
NORTH FALKLAND SOUND







POSICION
WHITE ROCK
MU: 225°
Δs: 3'5
RV: 355°
ESC. RADAR 5'



CARTA 1502

7

DERROTA DE PUERTO DESEADO A GOOSE GREEN - TRAMO ISLAS MALVINAS

Se agrega copia de la derrota seguida; cabe agregar el siguiente comentario:

1.- Durante la derrota seguida entre las 0920 á 1450 hs., se situó al buque con marcaciones a los Montes SIMON y BRISBONE; Puntas EAGIE y VOLUNTER; Faro PEMBROKE; Isla KIDNEY; Roca WOLF; Isla EAST y los islotes que se encuentran al SE de BOAT PT.- Recalando de día en la parte norte de la isla, los Montes SIMON y BRISBONE, muy separados entre sí, configuran dos buenos puntos para situar al buque. De noche con atmósfera límpia se vió y se marcó sin dificultad el resplandor del Faro PEMBROKE desde una distancia de 30 millas.-

2.- No se pudo identificar los montes indicados en la carta (1354 B), excepto los yá nombrados, por proyectarse entre sí.-

3.- El campo de cachiyuyos que despide la isla ELEPHANT, tiene en su extremo SE, rocas que no figuran en la carta.-

4.- La isla DIRECTION y el islote próximo a FOX POINT, son puntos notables para situar al buque al tomar el canal CHOISEUL, por su paso Este.-

5.- A 1530 hs., próximos al través de punta FOX, se cae al Rv=270°, quedando la isla CENTRE casi por la proa, ligeramente por babor.- Esta isla es bien notable y de fácil identificación.-
Con este rumbo se pasa al medio de los campos de cachiyuyos de BLACK ROCKS y los que despiden la isla MIDDLE y sus islotes.-
Todos los cachiyuyos son muy visibles.-

6.- Al traves de BLACK ROCKS, se cayó al rumbo 281°, al medio del canal, quedando la proa entre las BEECHER IS. y la costa Norte.-

7.- Los dos campos de cachiyuyos que se encuentran al Oeste de las BLAK ROCKS y próximos a la derrota, contienen con seguridad sendas rocas.-

8.- El cachiyuyo indicado en la carta al sur del islote de la isla SEAL y muy próximo a la derrota, no fue visible en las tres oportunidades en que se pasó por el lugar.-

9.- El islote que se encuentra a media milla al este de las islas SAMUEL, es de color verde oscuro, destacándose notablemente de noche al proyectarse

///







///.- sobre la costa sur.-

10.- También es notable el islote sin nombre que se encuentra en la entrada, lado Este, de BUTTON BAY.-

11.- El islote que se encuentra a 8 cables al Este de las islas BEECHER, sin nombre, es muy notable, parecido a la isla CENTRE.-
Su posición próxima a la derrota es una buena referencia para mantener la misma.-

12.- Los dos campos de cachiyuyos situados al Norte y Sur de la derrota y próximos al islote anteriormente mencionado, fueron vistos sin dificultad mucho antes de alcanzarlos.-

13.- Desde este lugar hasta el DARWIN NARROW, la derrota se encuentra libre de cachiyuyos.-

14.- Alcanzado el extremo Este de las BEECHER IS., se cayó al ~~Rv~~=299° que lleva a la entrada del DARWIN NARROW.-

15.- Los "veriles" del canal DARWIN están perfectamente marcados por los cachiyuyos y bastará mantenerse al centro para pasar sin problema.-
No obtante al acercarse a la primera isla del canal DARWIN, con Rv.=300° aproximadamente, convendrá arrimarse a éllas para zafar el campo de cachiyuyos que despide la punta SQUIB.-
Una vez libre este campo, se caerá hasta el Rv.=009° aproximadamente y con este rumbo se llega hasta el extremo Norte del canal.- Allí se deberá caer a babor, contorneando los cachiyuyos de las islas situadas al Norte del canal.- Sobrepasadas las islas, se podrá poner proa al muelle de GOOSE GREEN.-

16.- Entre el canal DARWIN y el MUELLE se deberá pasar al medio de dos campos de cachiyuyos, los que son fáciles de visualizar y no presentan problemas.-

17.- En una segunda oportunidad se pasó por el canal DARWIN, casi de noche, pudiéndose visualizar los cachiyuyos.-

18.- Se agregan fotos radar tomadas en el segundo viaje a GOOSE GREEN.- (En este informe se agregan los gráficos correspondientes a dichas fotografías).-



58°

0920

0930

Rv: 180°

Rv: 155°

Salvador Hill

1000

1005

1015

Mt Brisbane

Volunteer Pt.

1026

Eagle Pt.

1040

Berkeley Sound

Rv: 180°

1100

Kidney I.

1120

C. Pembroke

Wolf Rk

1150

1200

1220

1235

1250

Rv: 240°

1320

1340

East I.

Boat Pt.

1400

1415

1420

1450

1450

Deseado a Goose Green

Fecha: 24-3-1973

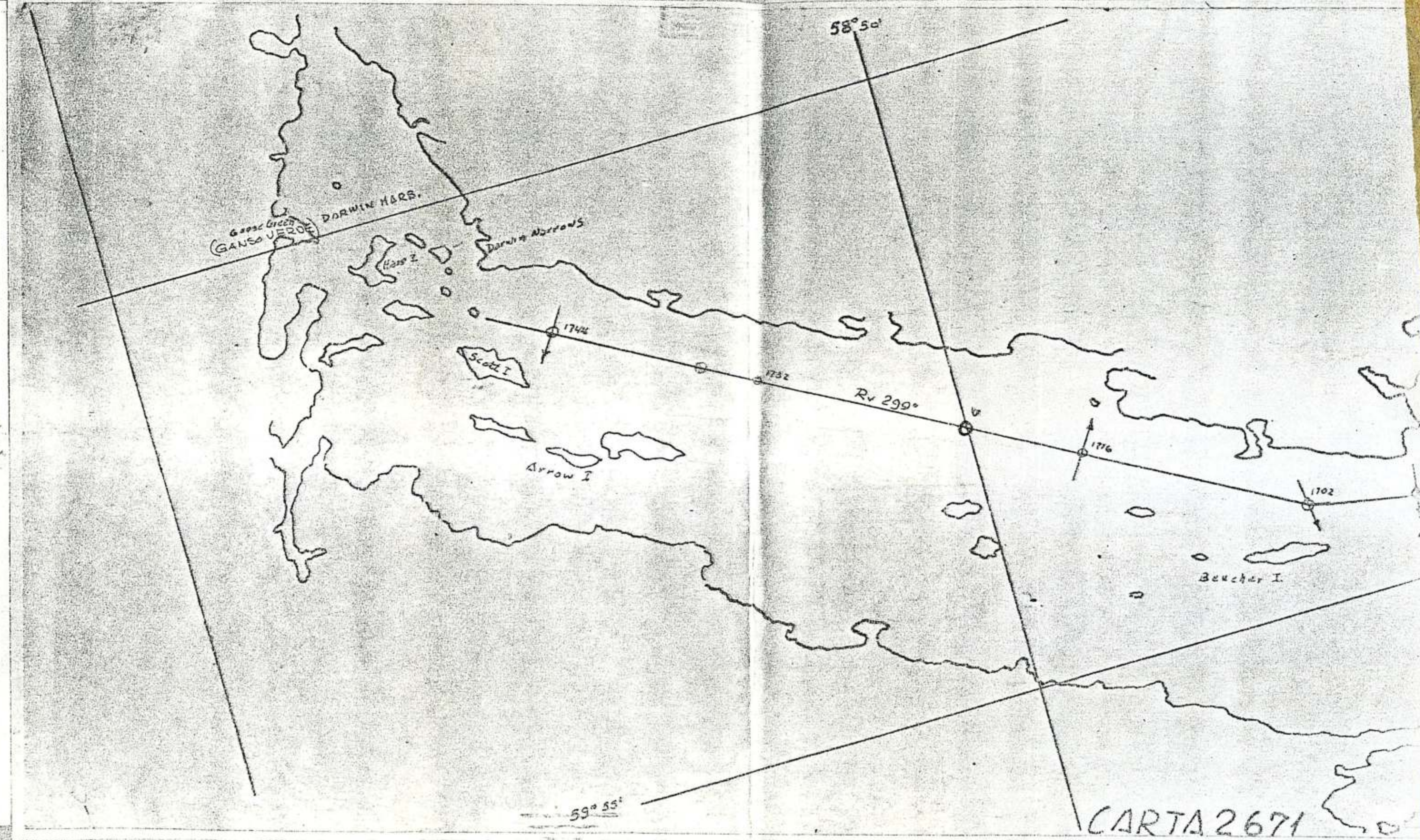


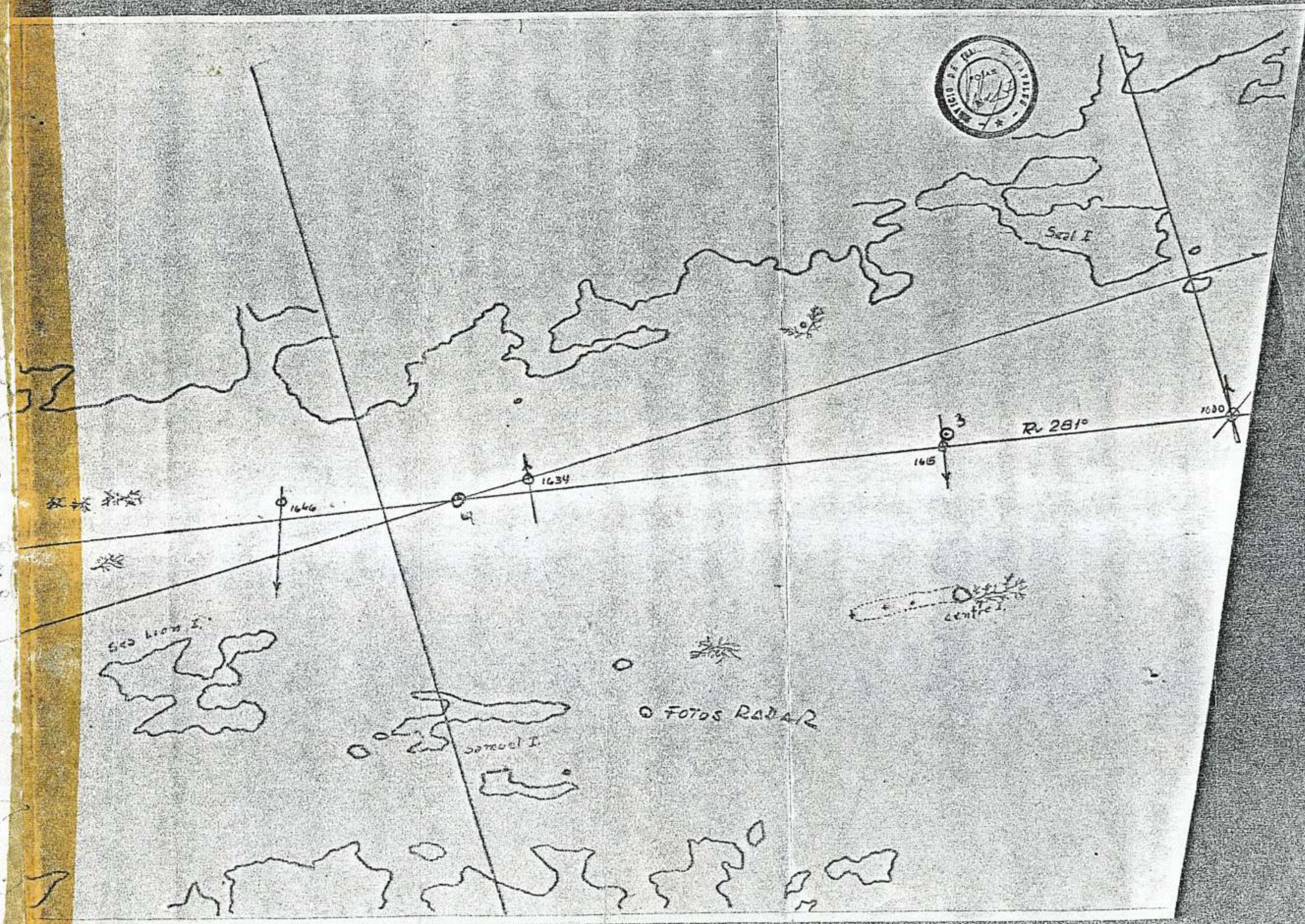
52°

Carta 1754 B

Seal I.
Mare Harb
No visto el cachiyuyo
1600
Rv 281
Roca
Posible Roca
Black R.
2
Fox Pt
Direction I.
58°20'
51°55'
Rv 270
Rv 255
Rv 260
Nidd I
Gazon I
1
Deseado a Goose Green
Fecha 24-3-1973
Fotos
Carta 2671




58° 50'
Goose Green
GANSO VERDE
DARWIN HARB.
Darwin Narrows
Scott I
1742
1732
Rv 299°
1716
1702
Arrow I
Beecher I
59° 55'
CARTA 2671


Seal I
Rv 281°
1700
3
165
1634
1646
4
Sea Lion I.
Samuel I.
O FOTOS RADAR


21

FOTO

MUELLE

Goos Green

cachiyuyos

cachiyuyos

De salida proa al casco Rv 107°

casco

Deseado a Goose Green

24-3-1975

FOLIO N° 23

DARWIN NARROWS

Rv 009°

Rv 301°

0707

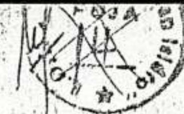
0710

0713

0716

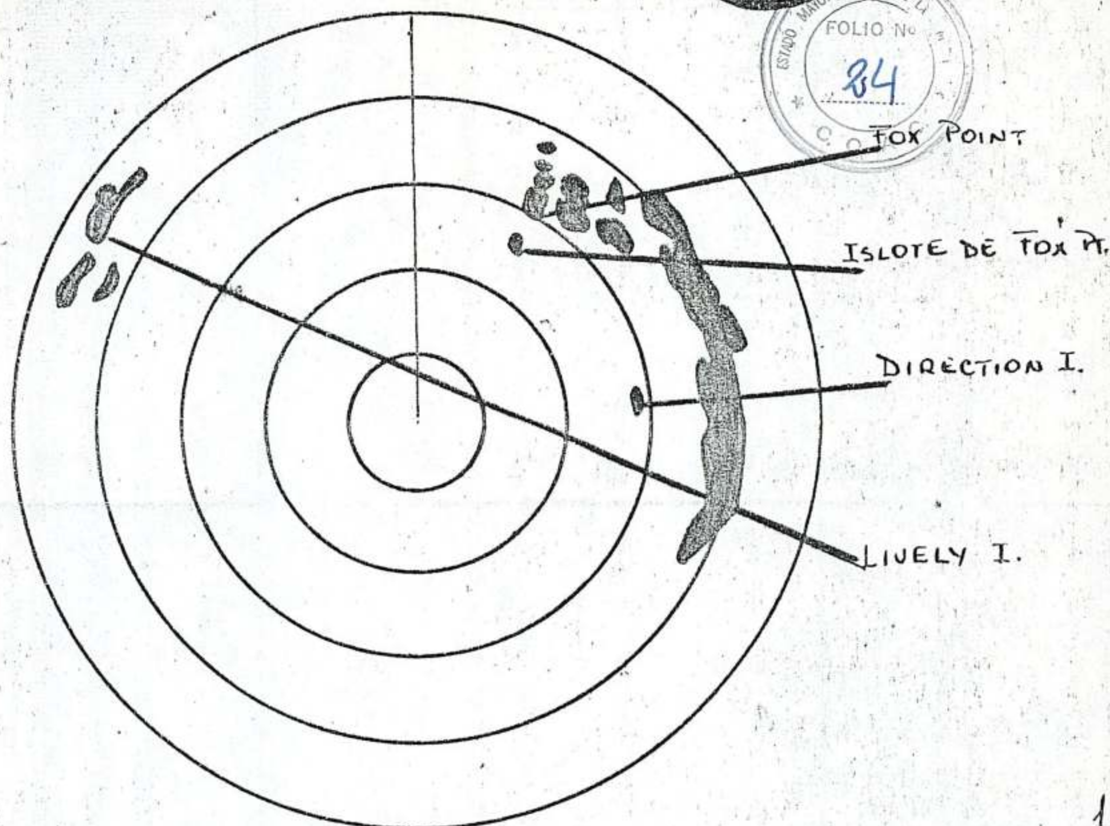
CARTA 2671






CHOISEUL SOUND
PASO ESTE

POSICION
DIRECTION I
MV: 343°
AS: 2'9
RV: 271°
ESC.RADAR: 5'



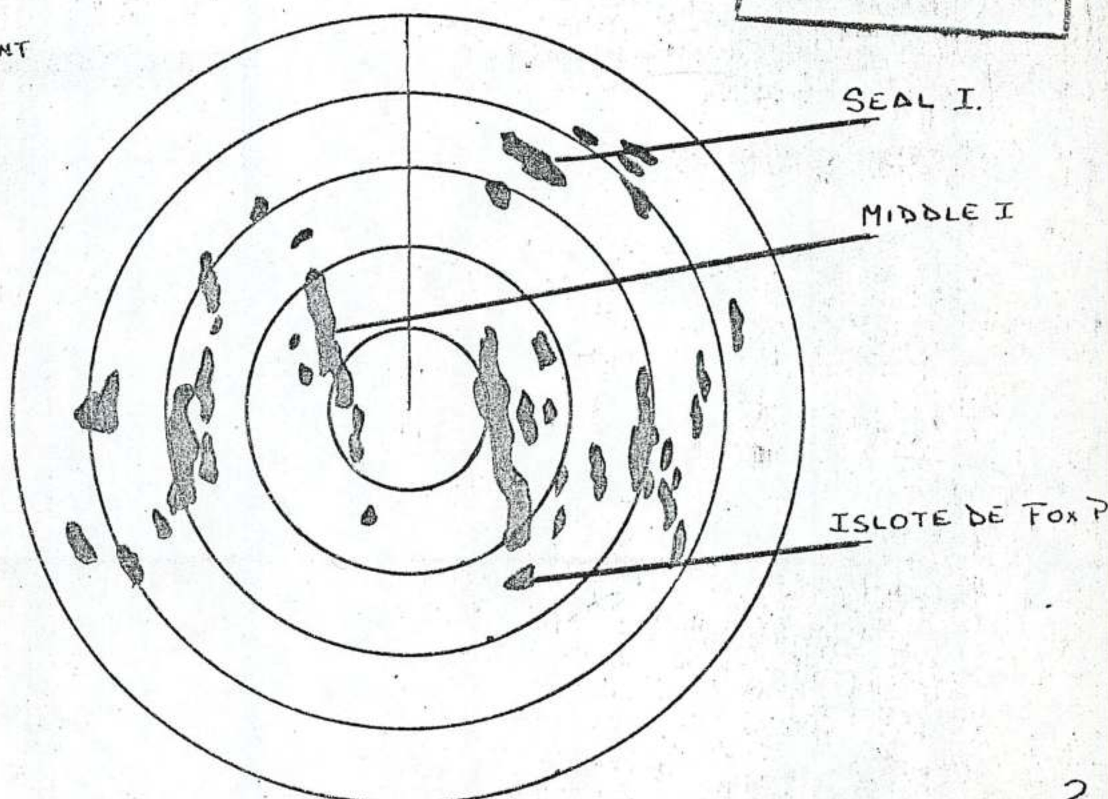
CARTA 2671

1

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 73

CHOISEUL SOUND

POSICION
ISLOTE DE FOX POINT
MV: 066°
AS: 2'6
RV: 280°
ESC. RADAR 5'



CARTA 2671

2

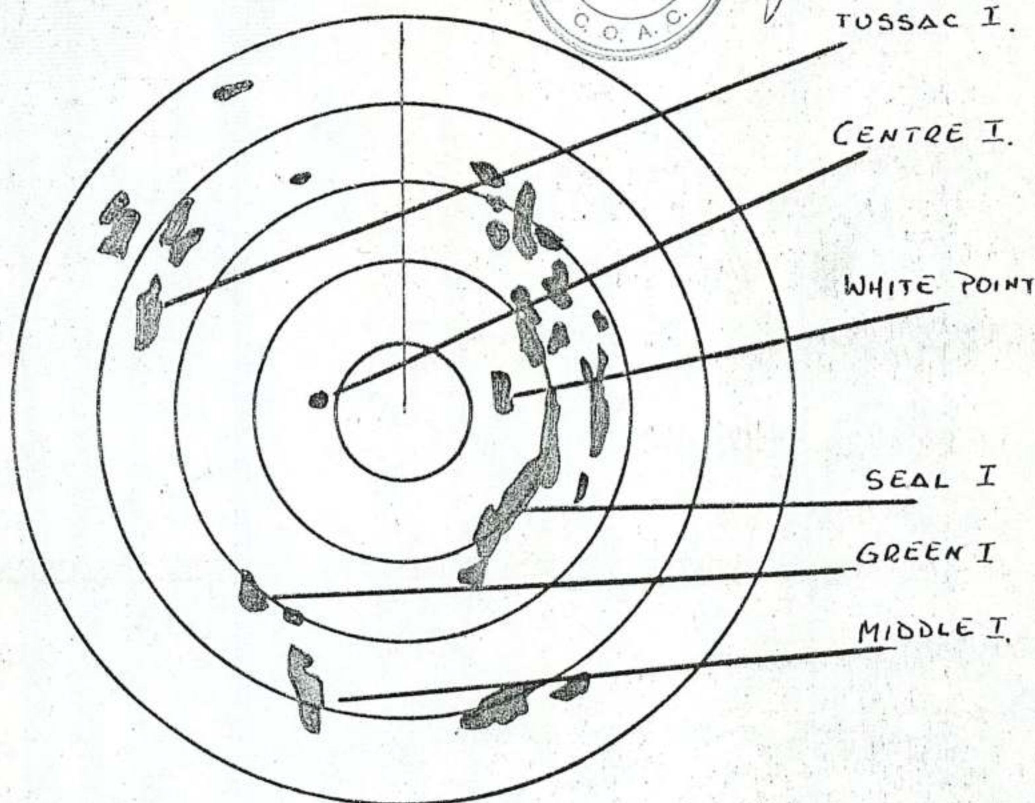
CHOISEUL SOUND







POSICION
CENTRE I.
MV: 192°
AS: 1'2
RV: 281°
ESC. RADAR 5'



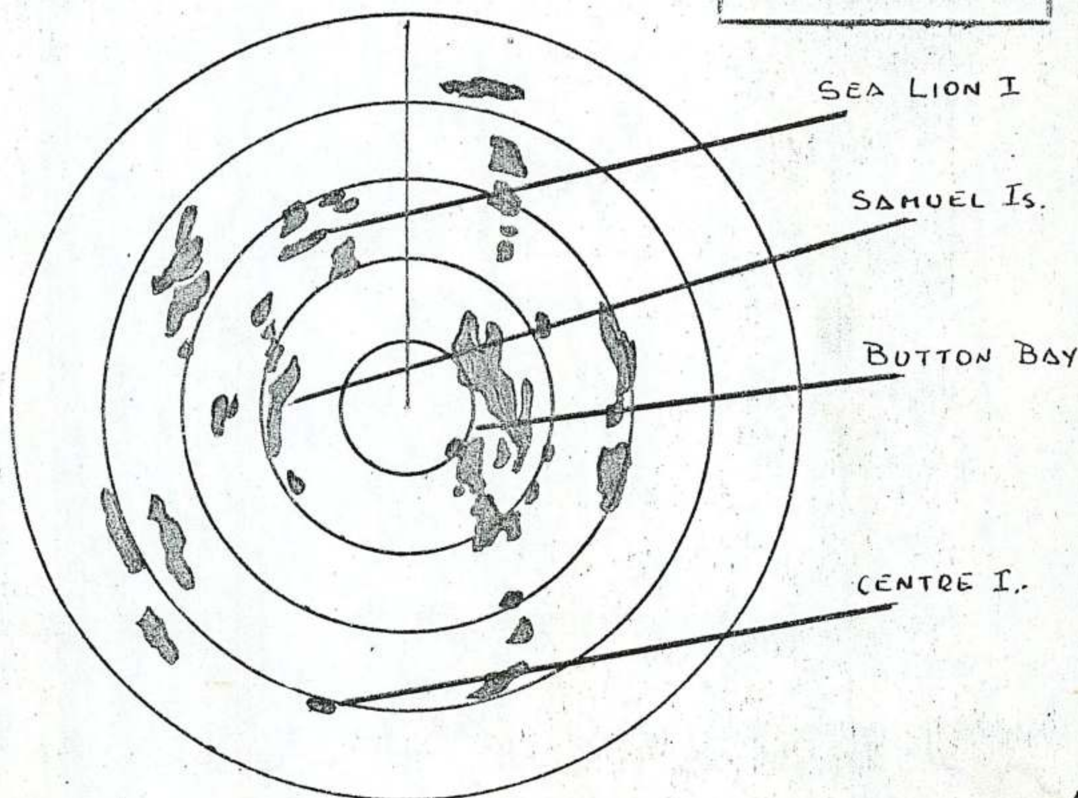
CARTA 2671

3

CHOISEUL SOUND

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 1-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 73

POSICION
CENTRE I.
MV: 116°
AS: 4'0
RV: 281°
ESC. RADAR 5'



CARTA 2671

4

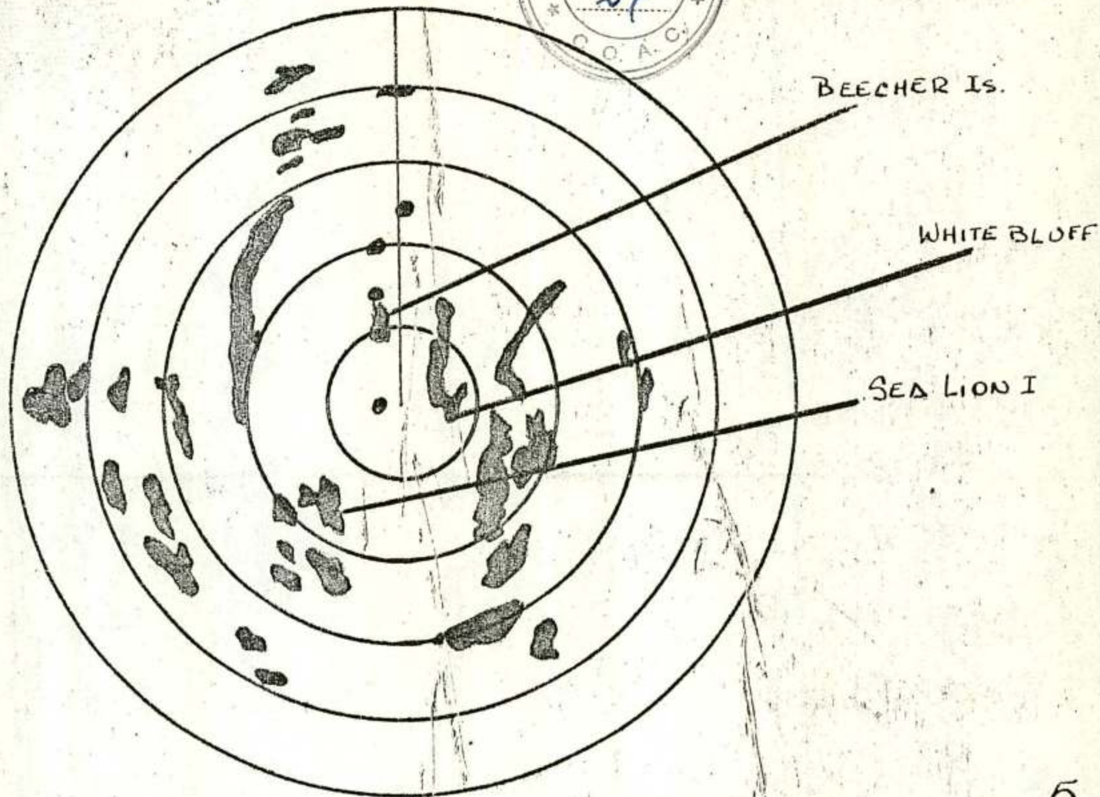






CHOISEUL SOUND

POSICION
WHITE BLUFF
Mv: 007º
Δs: 0'5
Rv: 285º
Esc. RADAR: 5'



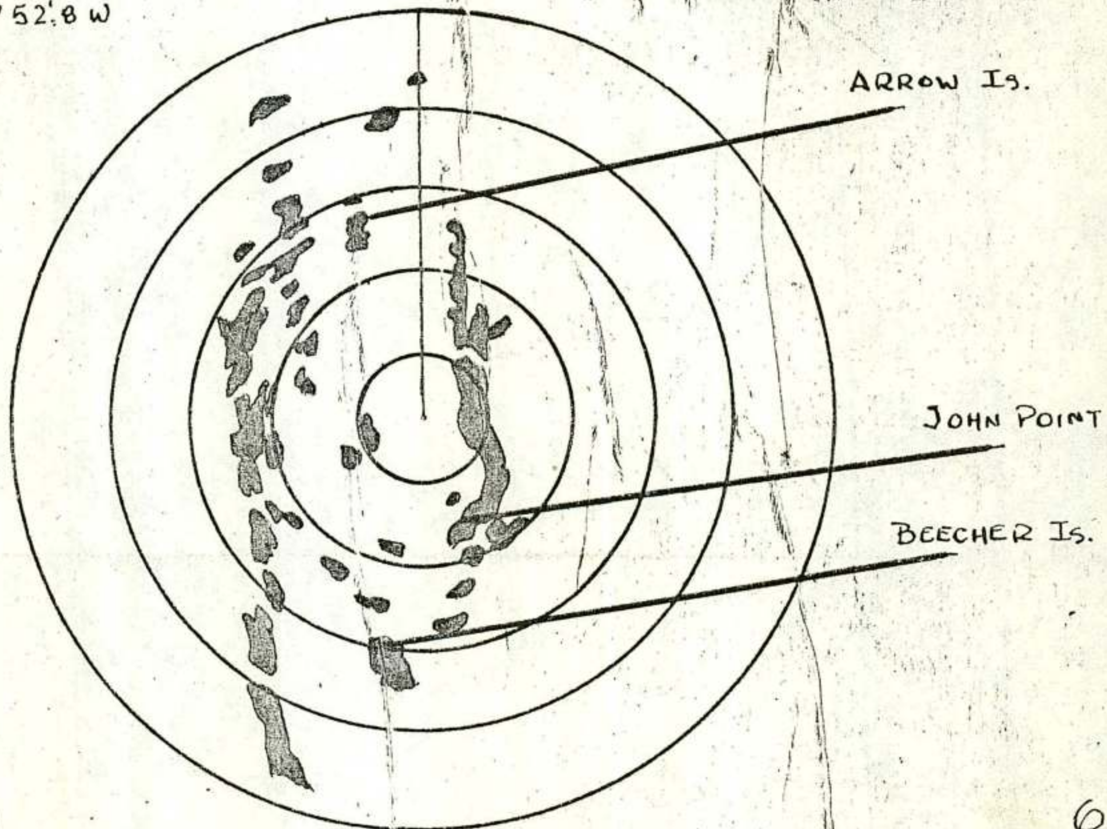
CARTA 2671

5

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 79

CHOISEUL SOND

POSICION
φ= 58º50'0 S W= 59º 52'8 W
Rv: 301º
Esc. RADAR: 5'

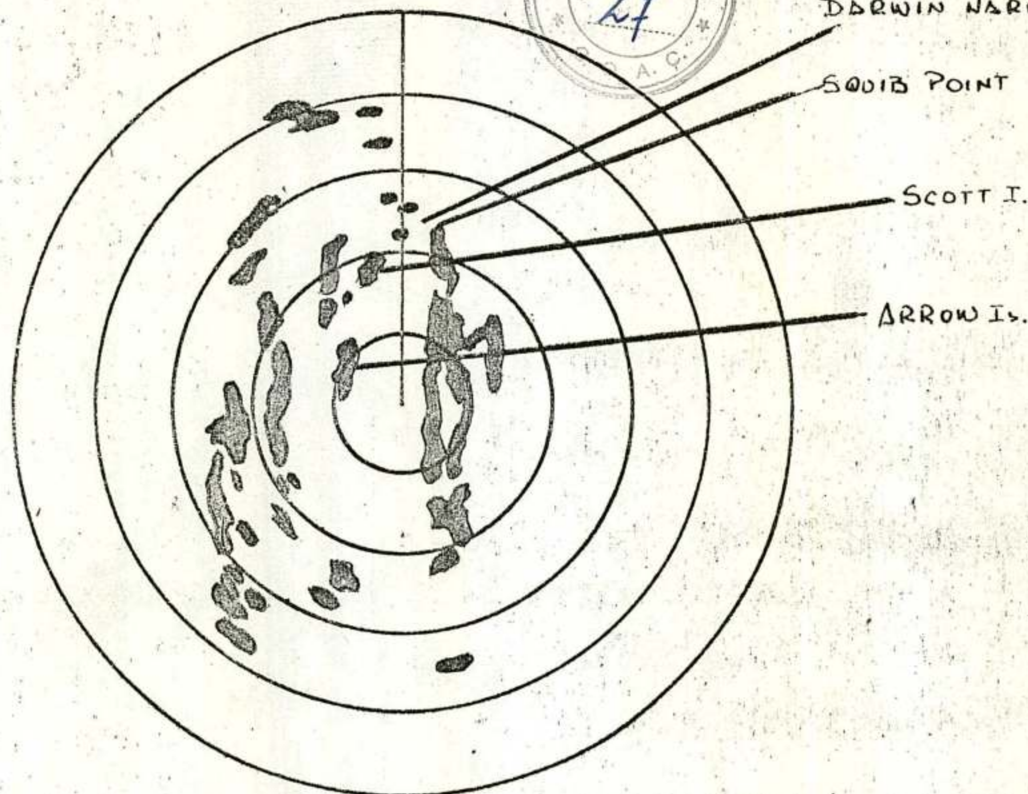


CARTA 2671

6

CHOISEUL SOUND

POSICION
ARROW I
1 CAIDA ESTE
Rv: 301°
Esc. RADAR 5'



CARTA 2671



DERROTA ENTRE GOOSE GREEN Y FOX BAY.-

Se adjunta copia de la derrota seguida y se agrega el siguiente comentario:

1.- Dejado el DARWIN NARROW, con Rv.=129º, se navegó al medio del canal formado por la costa norte y las series de islas, con proa al islote, sin nombre, que se encuentra a 8 cables al este de BEECHER IS.-

2.- Se dejó a este islote por estribor, pasando muy cerca del mismo.- El islote es limpio, rodeado de cachiyuyos pegados a su costa.-

3.- Dejado el islote por popa, se cayó Rv.=108º, proa a CENTRE IS., dejando por babor a los dos campos de cachiyuyos que se encuentra a 8 cables al Este del citado islote.-

4.- Al encontrarse a una milla y media de CENTRE IS., se cae al Rv.=144º, pasando entre los campos de cachiyuyos situados a media milla al Este de SAMUEL IS., y del que despide hacia el Oeste la CENTRE IS.- Con este rumbo queda en la proa la isla KIDNEY.-

5.- Al traves de TUSSAC IS., se cayó al Rv.=180º.- Se vieron el campo de cachiyuyos situado a 4 cables al NE de TUSSAC IS., y el que se encuentra al este y pegado a esta isla.-

6.- Antes de alcanzar PYRAMID PT., se cayó al Rv=190º para pasar a media milla de esta punta y de SEAL IS., con el objeto de librar con buen margen de seguridad, el bajo fondo de 2 brazas situado al NW de SAL PT.-

7.- Todos los campos de cachiyuyos que en la carta figuran en esa zona, fueron visualizados.-

8.- Abandonando el LIVELY SOUND, la navegación hasta la boca de entrada a FOX BAY, se hizo de noche y situando al buque con marcaciones de radar, por lo que no se puede aportar mayores datos sobre los accidentes costeros, salvo que se obtubieron buenos ecos de radar de SANDY BAY IS., SEA LION IS., PORPOISE PT. y , sobre todo, de ALBEMARLE RK. y la costa cercana a FOX BAY.-

9.- Se sufrió fuerte abatimiento en el tramo comprendido entre SHAG RK., y PORPOISE PT.-

10.- La roca situada a una milla y tres cables al Sur de SANDY BAY IS., es posible que se encuentre más ///



///.- al W, según se indica en el croquis de derrota.-

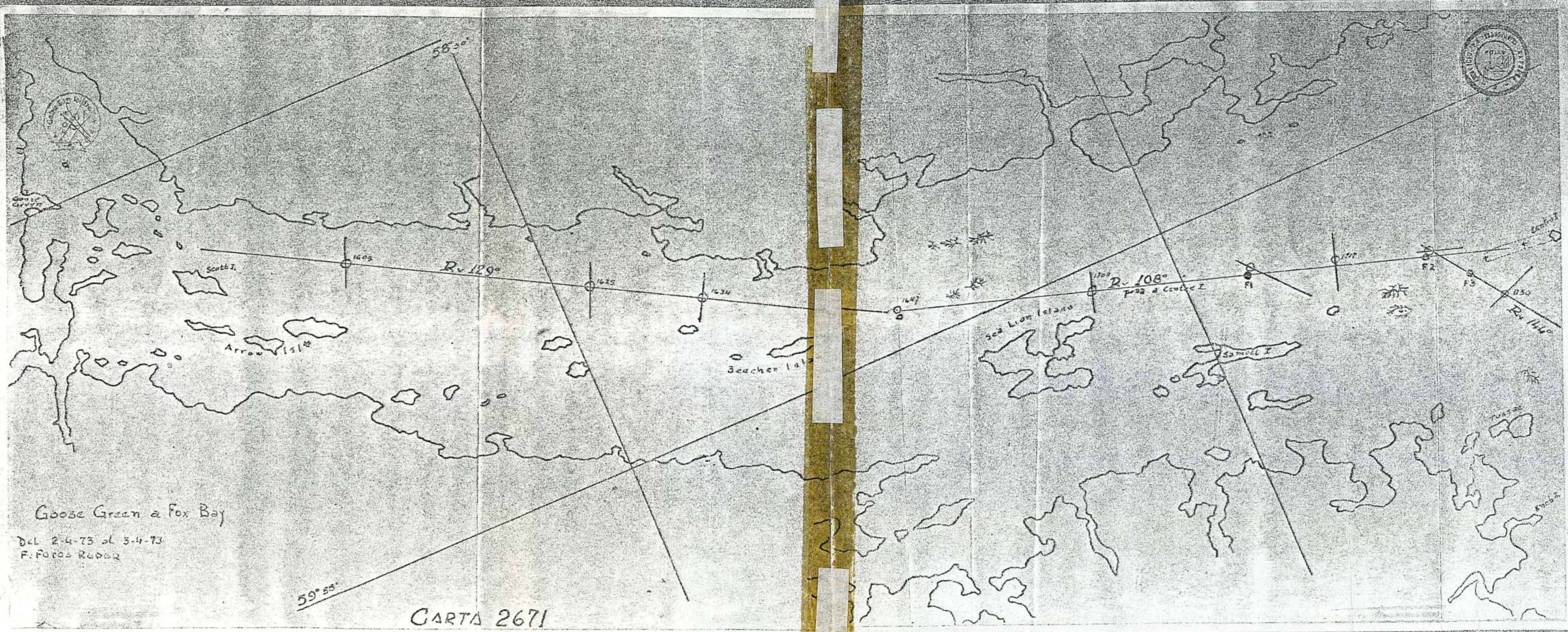
11.- La navegación nocturna con radar entre la salida del LIVELY SOUND y FOX BAY no ofrece dificultades.-

12.- Se permaneció frente a la entrada de FOX BAY, en espera de la luz del día, navegando entre CALISTA IS., y el islote sin nombre, situado al 227º de WEST HD. y á 9 millas aproximadamente.-

13.- Dentro de FOX BAY se pudo apreciar que el campo de cachiyuyos que despide KELP PT., no está bién definido.- En cambio, si lo está, el que rodea a KNOB IS. y las piedras adyacentes.-
También se notó, aunque habría que confirmarlo, que el campo de cachiyuyos de KNOB IS., en su parte norte, está más extendido hacia KELP PT., como se lo indica en el croquis.-

14.- Tanto para entrar como para salir, hay que tener como referencia al campo de cachiyuyos de KNOB IS.,(entrando se lo deja por babor).- Mantenerse relativamente cerca de él y, contornearlo.- Son muy claros los límites de este campo.- El mar rompe siempre sobre las piedras que se encuentran dentro de él.- La navegación, una vez cerca de KNOB IS., se hace a la voz hasta llegar al puerto.-

15.- Se agregan fotos de radar del LIVELY SOUND.-
(En este informe se agregan los gráficos correspondientes a dichas fotografías).-


Goose Green a Fox Bay
Del 2-4-73 al 3-4-73
F. Focos Radar
CARTA 2671
58°30'
59°55'
Rv 129°
Rv 108°
Rv 146°
Arrow Isl.
Beacher Isl.
Sea Lion Island
Scott I.
F1
F2
F3

52°

59°

Porpoise Pt.

Driftwood Pt.

Sandy Bay

Tyssen I.

R 167°

R 240°

1945

1919

1940

2000

2045

2100

2115

2135

2200

2215

2230

2245

Sea Lion Is.

Goose Green a Fox Bay
Del 2-4-73 al 3-4-73

CARTA 1354B

60°

Fox Bay

East Hd.

West Hd.

Elephant Cays

Speedwell I.

Wood Shoal

52°

0358

0340

Rv 032°

Locos Pt.

0351

Rv 319°

0241

0232

0221

0200

0048

0030

2400

Rv 280°

2340

Rv 240°

2245

George I

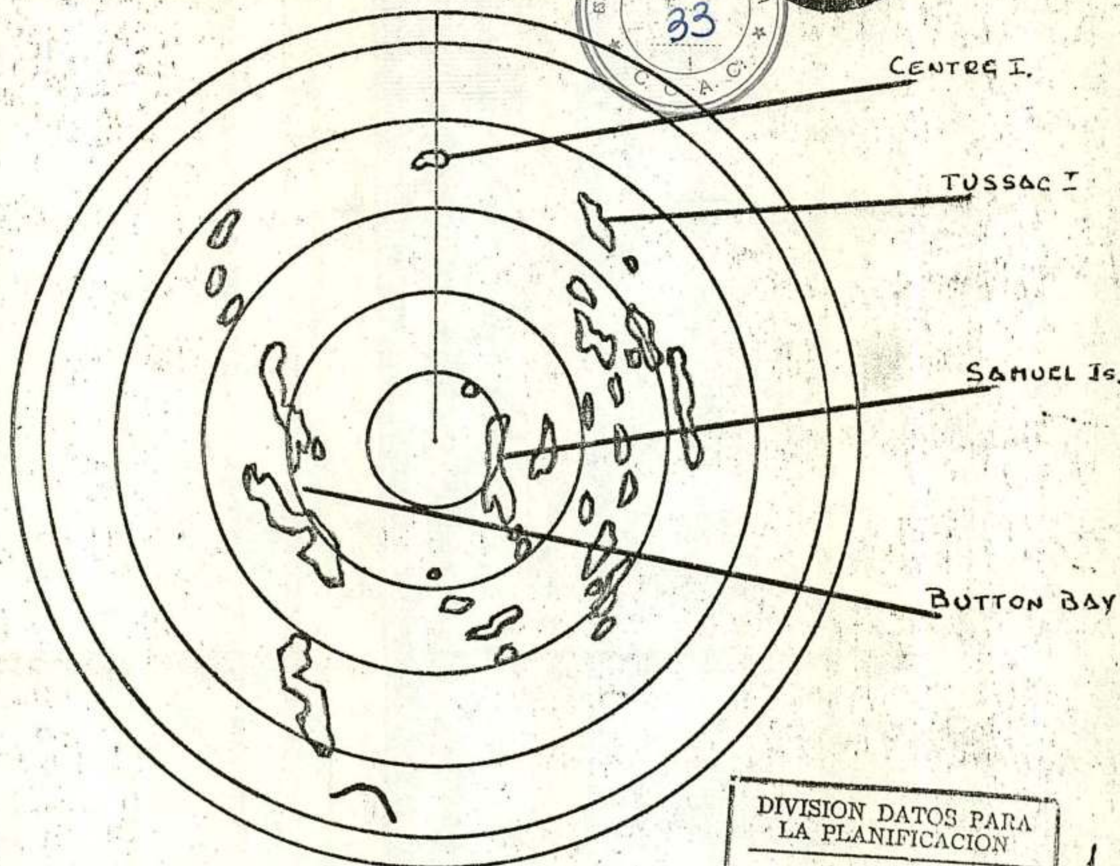
Barren I.

Goose Green a Fox Bay
Del 2-4-73 al 3-4-73

CARTA 1354ª

CHOISEUL SOUND

POSICION
CENTRE I
MU: 108°
AS: 3'5
RU: 110°
ESC RADAR 5'

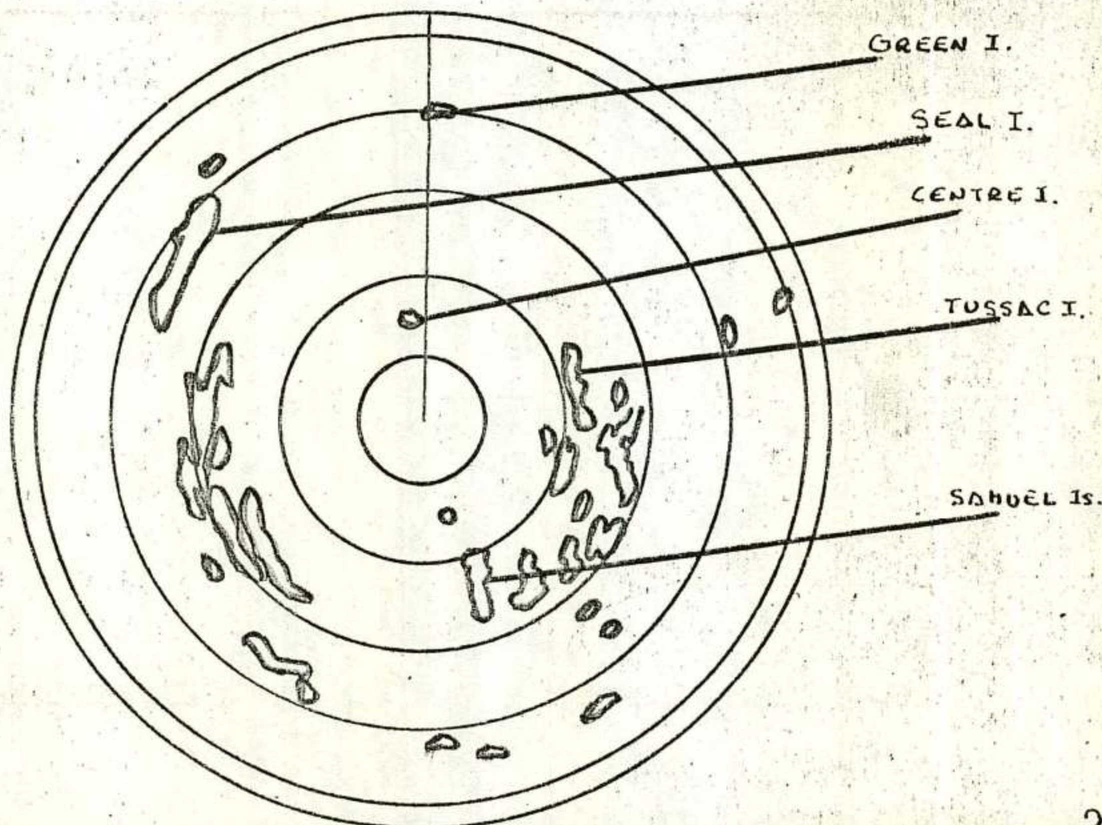


CARTA 2671

1

CHOISEUL SOUND

POSICION
CENTRE I
MU: 108°
AS: 1'4
RU: 110°
ESC. RADAR 5'



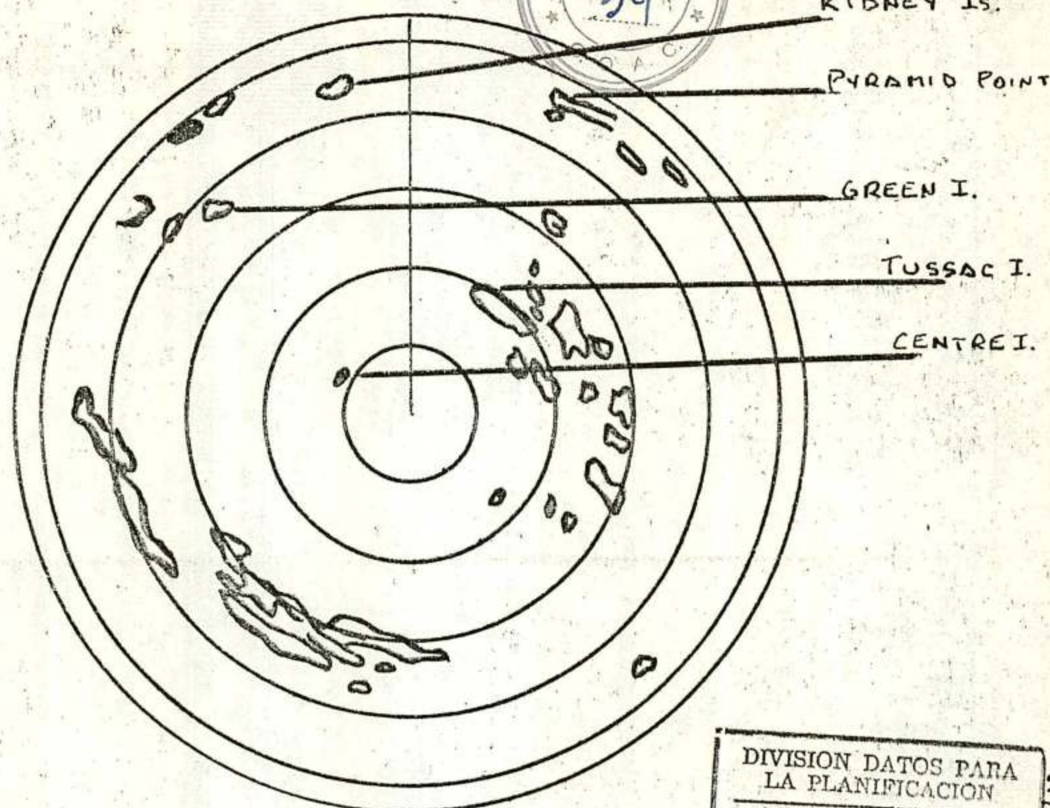
CARTA 2671

CHOISEUL SOUND





POSICION
CENTRE I.
MV: 088°
As: 1'1
Rv: 153°
Esc. RADAR 5'



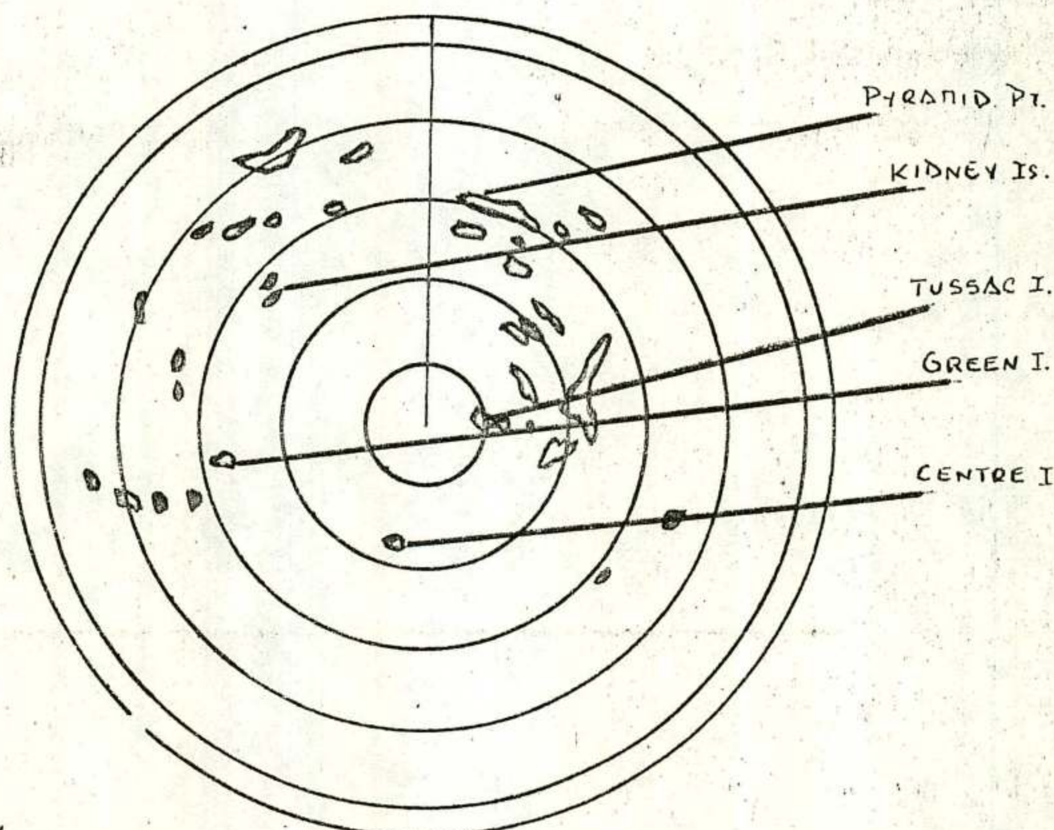
CARTA 2671

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION	
Carpeta Nº	1-3-1
Orejeta Nº	1
Fecha	73

3

LIVELY SOUND

POSICION
CENTRE I.
MV: 008°
As: 1'7
Rv: 181°
Esc. RADAR 5'



CARTA 2671

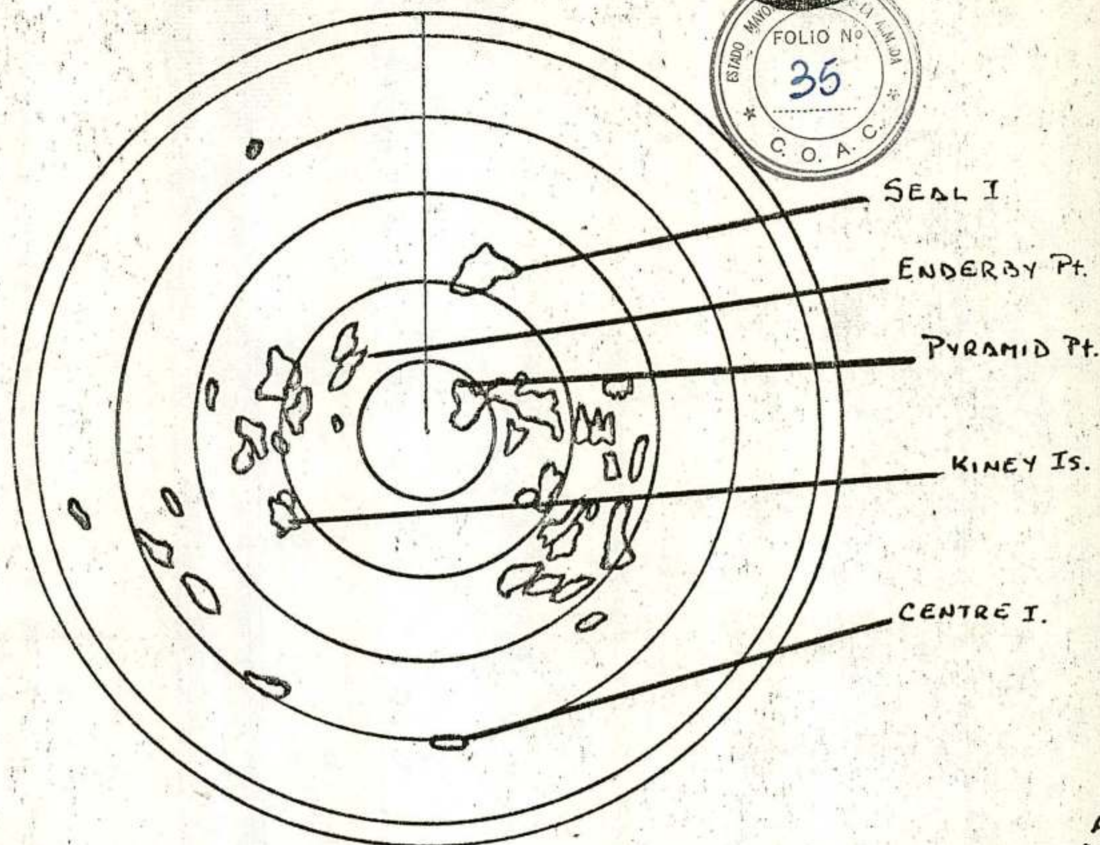
LIVELY SOUND







POSICION
CENTRE I.
MV: 004°
Δz: 3'8
Rv: 190°
Esc. RADAR 5'

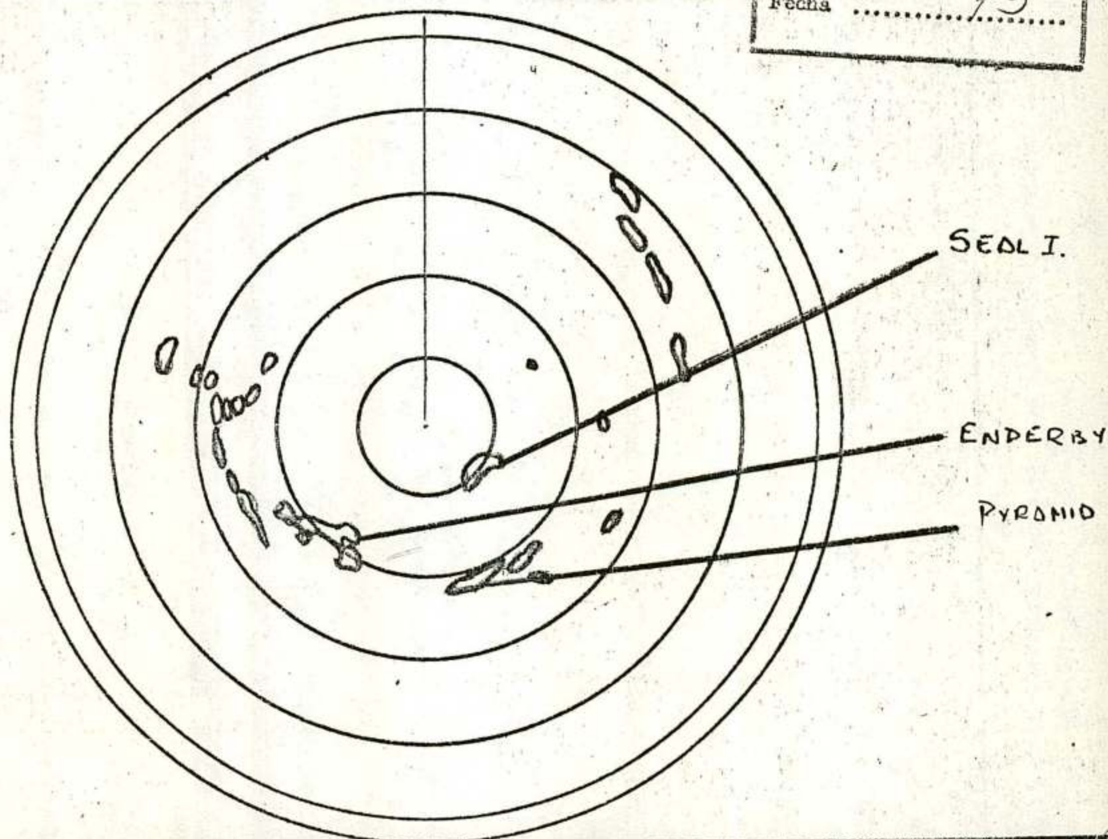


CARTA 2671

5

LIVELY SOUND

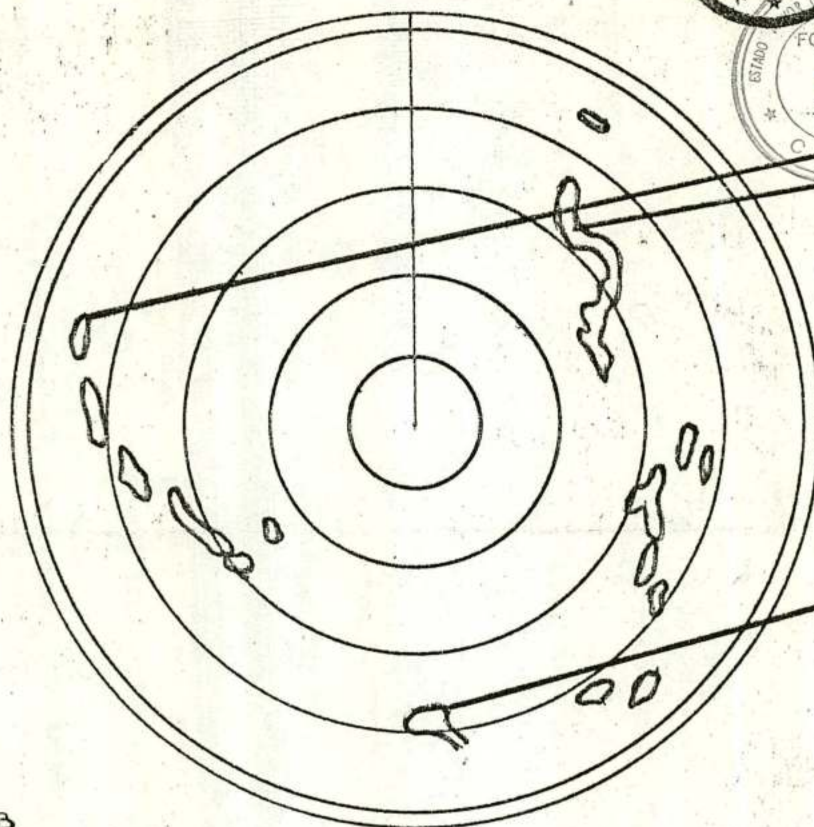
POSICION
SEAL I
CAIDA W MV: 305°
Δs: 0'8
Rv: 188°
Esc. RADAR 5'



CARTA 2671

LIVELY SOUND

POSICION
φ: 52° 05'S S
ω: 58° 34'O W
Rv: 166°
Esc. RADAR 5'







CARTA 1354 B

7

51°59' S
60° 02' W



Bo. ZORRO

DERROTA ENTRE LA ENTRADA NORTE DEL FALKLAND SOUND Y FOX BAY.-

Esta navegación se realizó el 9-04-73, en viaje de DESEADO a FOX BAY.- Se adjunta croquis de la derrota y se agrega el siguiente comentario:

1.- A 0700 hs. se situa el buque con marcaciones y distancia radar a EDDYSTONE RK. y C. DOLPHIN, cayéndose al rumbo verdadero 180°, quedando FANNING HD. a proa y, ligeramente a babor RACE PT.- FANNING HD. es muy notable y fácil de identificar.-

2.- Mucho antes de alcanzar el traves de RACE PT., se visualizaron las rompientes de SUNK RK. y TIDE RK., esta última velando.-

3.- Poco antes de llegar al traves de la TIDE RK., se cae al Rv.=216°, de manera de pasar a 6 ó 7 cables de la costa de FANNING HD., que es muy límpia.- Este rumbo nos lleva a barajar la costa Oeste del canal pasando a una milla de POKE PT., y teniendo por la proa a la NORTH SWAN I.-

4.- Pasado tres millas el través de POKE PT., se cayó al rumbo verdadero 235° hasta empalmar el Rv.=223°, que es el que conduce libremente a la entrada del SWAN PASS; quedando por la proa la WEST SWAN I.-

5.- Con este rumbo se queda al medio y libre de las piedras que despide NORTH SWAN I., y las series de rocas alineadas en dirección Norte-Sur, frente a SHAG HR.-

6.- Sobrepasada la NORTH SWAN I., se puede apreciar con toda claridad los campos de cachiyuyos que circundan a la SWAN y a la WEST SWAN I., y que limitan la zona de libre navegación.- El que rodea la SWAN I., se extiende hacia el centro del paso, en cambio, el que rodea a la WEST SWAN, se mantiene pegado a la costa y muy cerca de ella.- Es precisamente sobre esta última isla donde hay que recostarse para efectuar el paso, manteniéndose a menos de 2 cables de la misma.-
En la práctica esto no ofrece dificultad.- La navegación se hace a la voz, en una zona donde los límites de los campos de cachiyuyos son a la vez son los "veriles" de la zona de libre navegación.- No obtante habrá que recostarse sobre la WEST SWAN, y para ello bastará mantenerse a un cable de los cachiyuyos de esta isla conservando esa distancia y contorneándola con pequeños cambios de rumbo.-

7.- Dejado el SWAN PASS se cae al Rv.=227°, pasando libre entre un banco de cachiyuyos que se encuentra

///





///.- al Sur de la WEST SWAN I., y un extenso campo de piedras situado a la entrada de HILL GAP.-
El banco de cachiyuyos es poco visible en pleamar, en cambio, el campo de piedras es muy notorio, con rompientes y cachiyuyos.-

8.- Con el rumbo anterior se navegó hasta sobrepasar la última de las HILL GAP IS. y empalmar al Rv.=208°, que nos llevará al paso entre la WEST ISLAND y la costa Oeste.-

9.- Fué visto el campo de cachiyuyos que se encuentra al NW del TYSSEN PATCH.-

10.- Antes de llegar al paso ya se ven los cachiyuyos que rodean a la isla y los que despiden la costa Oeste.- Todos contienen numerosas rocas.-

11.- La navegación se hizo del medio del canal ligeramente recostados hacia la isla, que en el paso es más limpia que la costa Oeste, conservando el Rv.=208°.

12.- Ya al través de la isla, se cayó poco a poco a estribor para mantenerse a distancia del campo de cachiyuyos y piedras que se extiende al SSW de la WEST ISLAND, y que, en realidad, su orientación es más hacia el Oeste.- Existe fuera del campo de cachiyuyos, pero muy cerca de él, piedras no denunciadas.-

13.- Dejado el paso la navegación ya no presenta dificultades.- En la presente oportunidad para llegar a la boca de FOX BAY, se cayó al Rv.=242° pasando a una milla del WEST HEAD.-

14.- Con respecto al resto de la navegación para salir del FALKLAND SOUND, ver el comentario de la derrota entre GOOSE GREEN y FOX BAY.-

15.- Se agregan fotos de radar.- (En este informe se agregan los gráficos correspondientes a dichas fotografías)

DESEADO - FOX BAY
FALKLAND SOUND
9-4-1973







59°30'
P. Remolinos
0700
C. Leal
Rv 180
F1
51°30'
0800
White Rock Pt
Sunk Rk
Tide Rk
Bersey Pt.
0840
Fanning Hd.
F2
Chancho Pt.
Rv 216
0900
Cat I
North West Is.
F3
Pobe Pt
Bold Pt
Rv 235
F4-3
1050
51°40'
Rv = 223

PORT HOWARD
1050
F6-7
drea I.
Shag Hr.
F8-9
F10
Swan I.
F11
West Swan I.
F12
F13
Hill Gap
F14
F15
1220
F16
1248
Great I.
F17-18
West I.
F19
F20-21
Calista I.
Fox Bay
East Hd.
1333
F22
West Hd.
51°40'
52°00'
60°00'

F: Fotos Radar

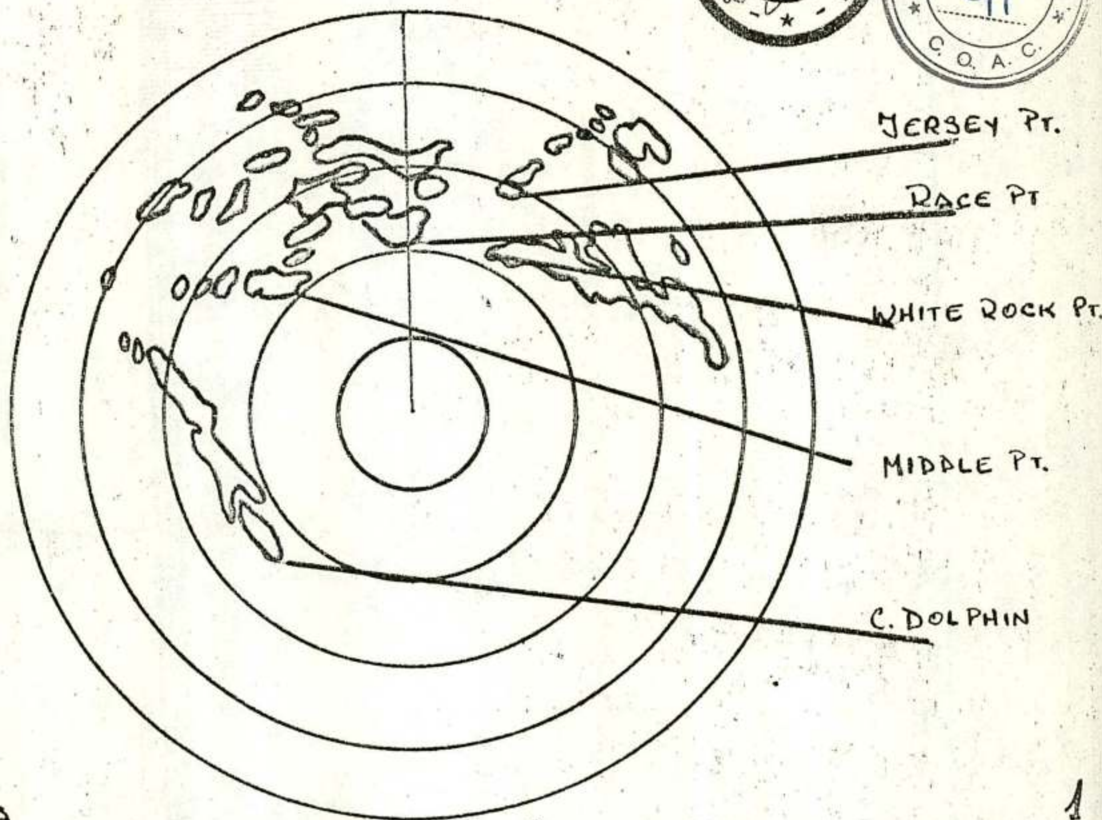
CARTA H-A10

NORTH FALKLAND SOUND





POSICION
φ= 51° 18'5 S
ω= 59° 07'0 W
Rv= 180°
Esc. RADAR 15'



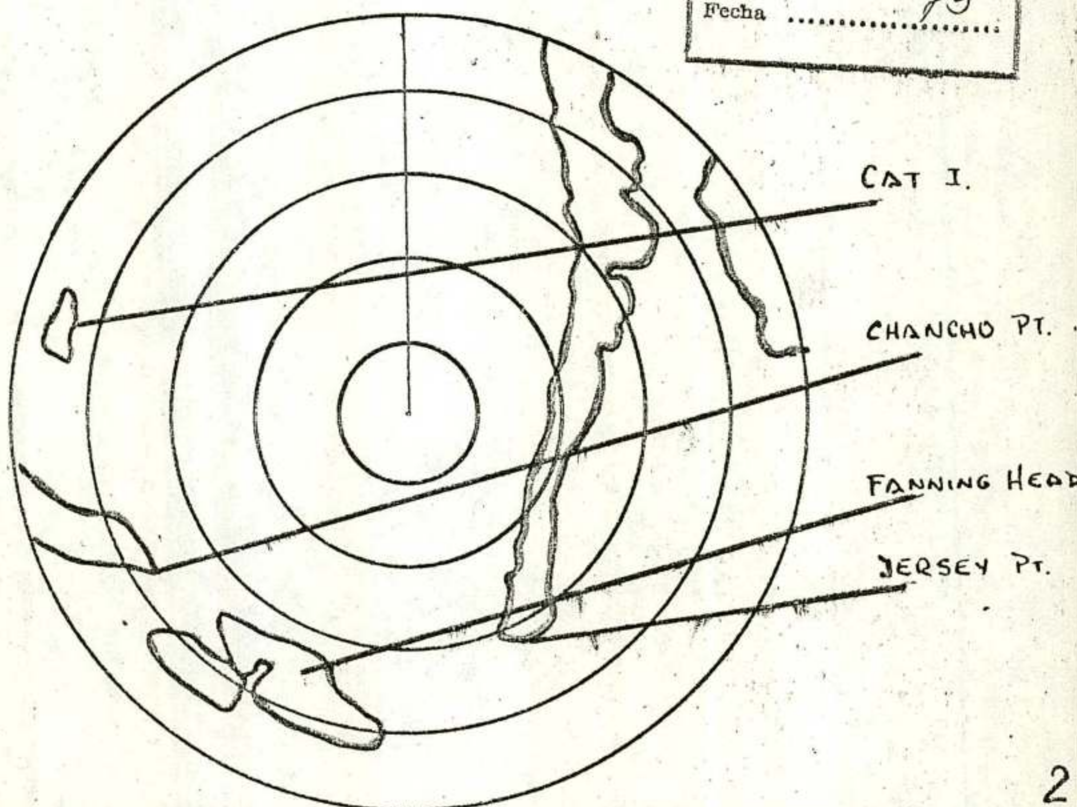
CARTA 1354B

1

FALKLAND SOUND

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION	
Carpeta Nº	4-3-1
Orejeta Nº	1
Fecha	73

POSICION
CHANCHO PT.
Nv: 278°
Δz: 3'7
Rv= 216°
Esc RADAR 5'



CARTA 1354B

2

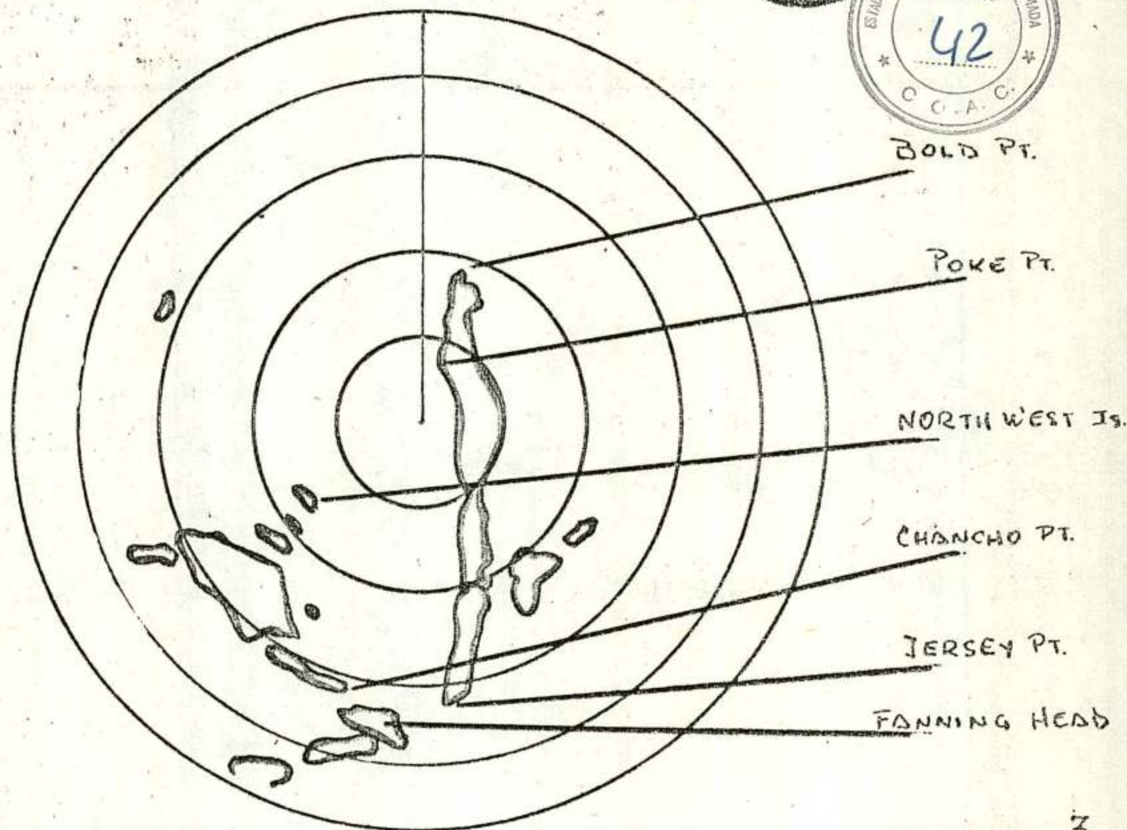
FALKLAND SOUND







POSICION
φ= 51° 35'.2 S
W: 59° 19'.0 W
Rv: 216°
Esc. RADAR 15'



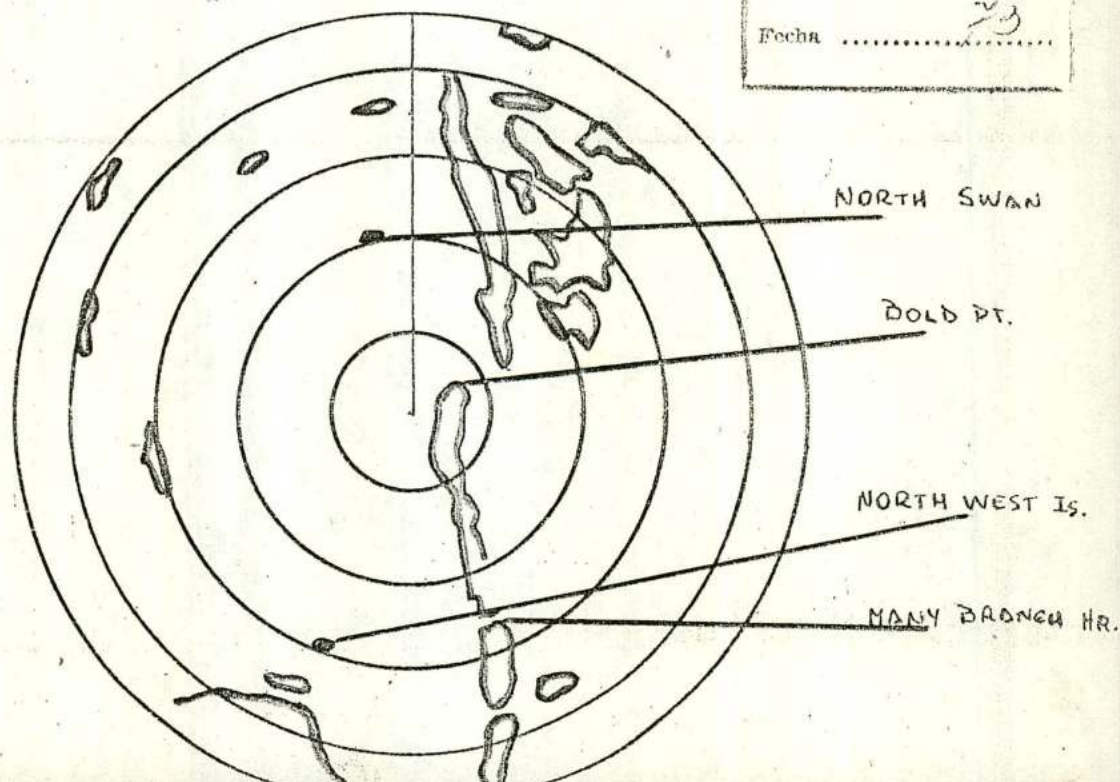
CARTA 1354B

3

FALKLAND SOUND

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 1-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 83

POSICION
φ= 51° 38'.7 S
W: 59° 23'.2 W
Rv: 235°
Esc. RADAR 15'

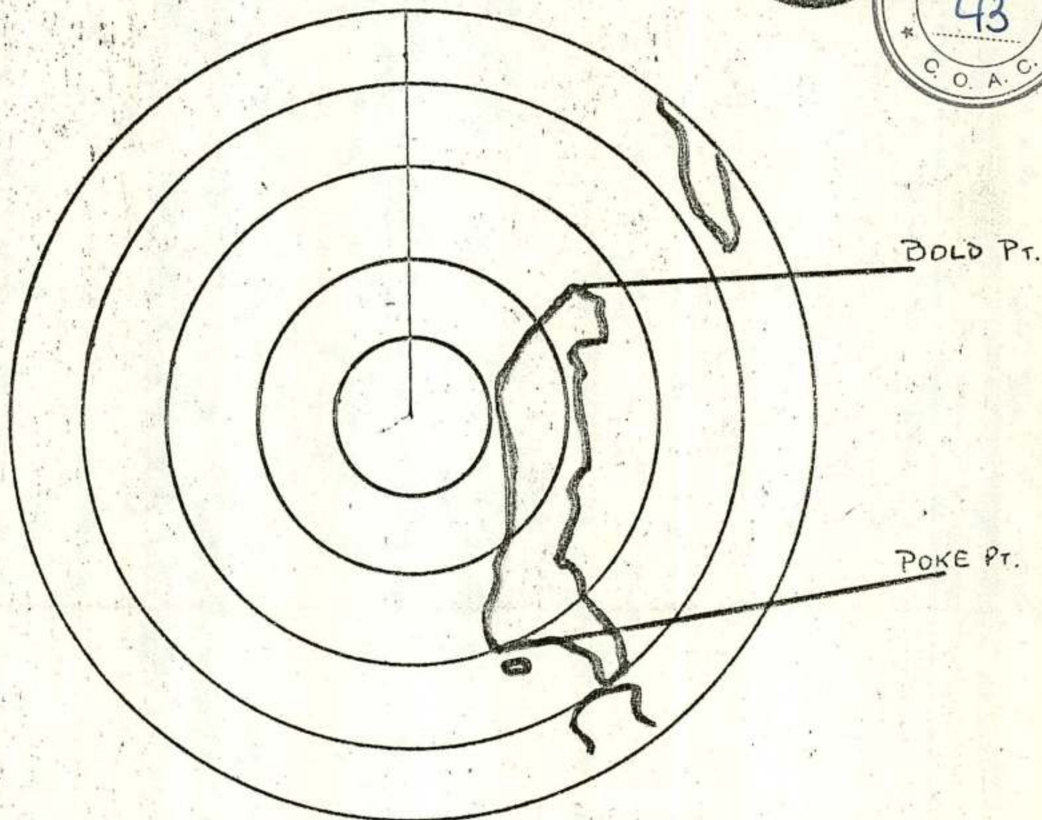


FALKLAND SOUND





POSICION
φ: 51° 38'.7 S
ω: 59° 23'.2 W
Rv: 235°
Esc. RADAR 5'

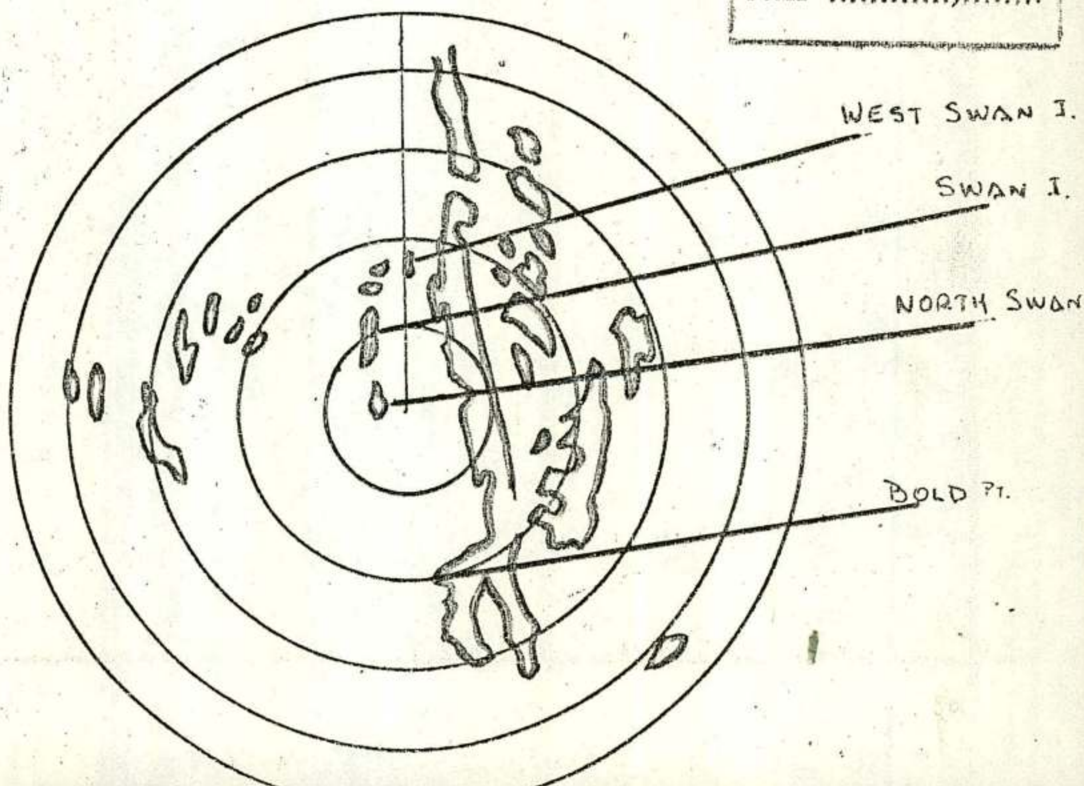


CARTA 1354B

5

FALKLAND SOUND

POSICION
φ: 51° 42'.7 S
ω: 59° 32'.0 W
Rv: 223°
Esc. RADAR 15'

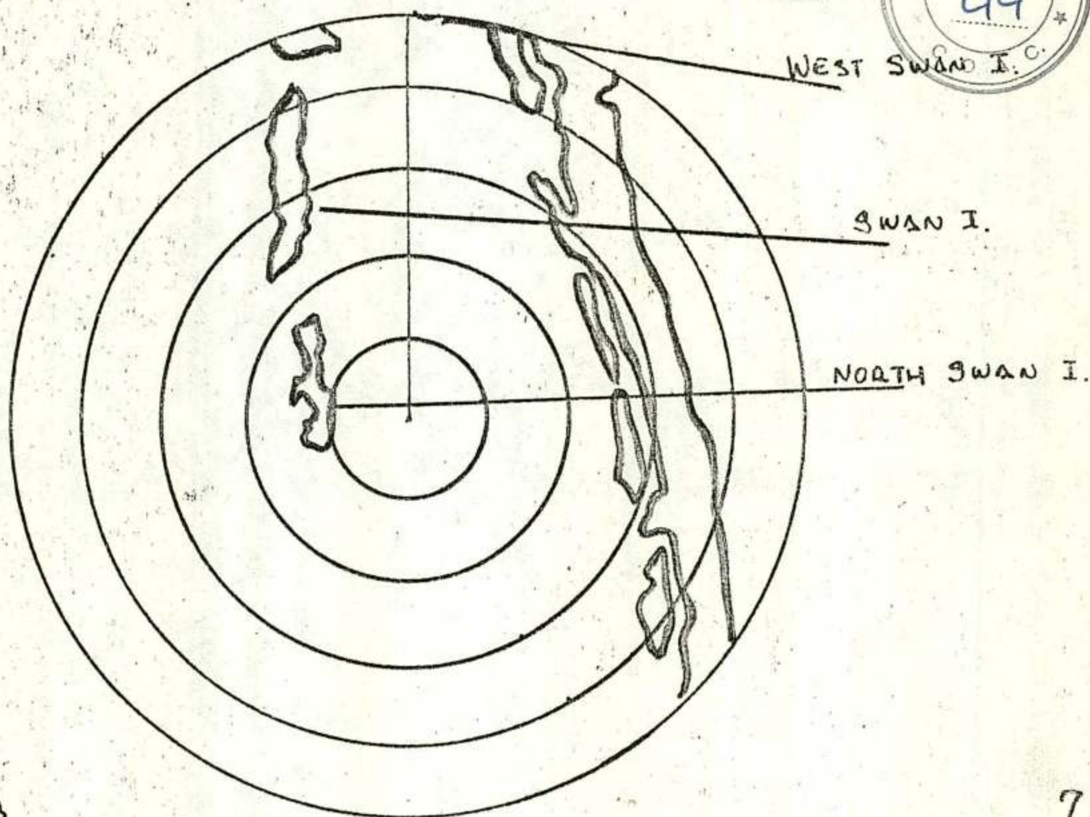


FALKLAND SOUND





POSICION
φ: 51°42'.7 S
ω: 59° 38'.0 W
Rv: 223°
Esc. RADAR 5'



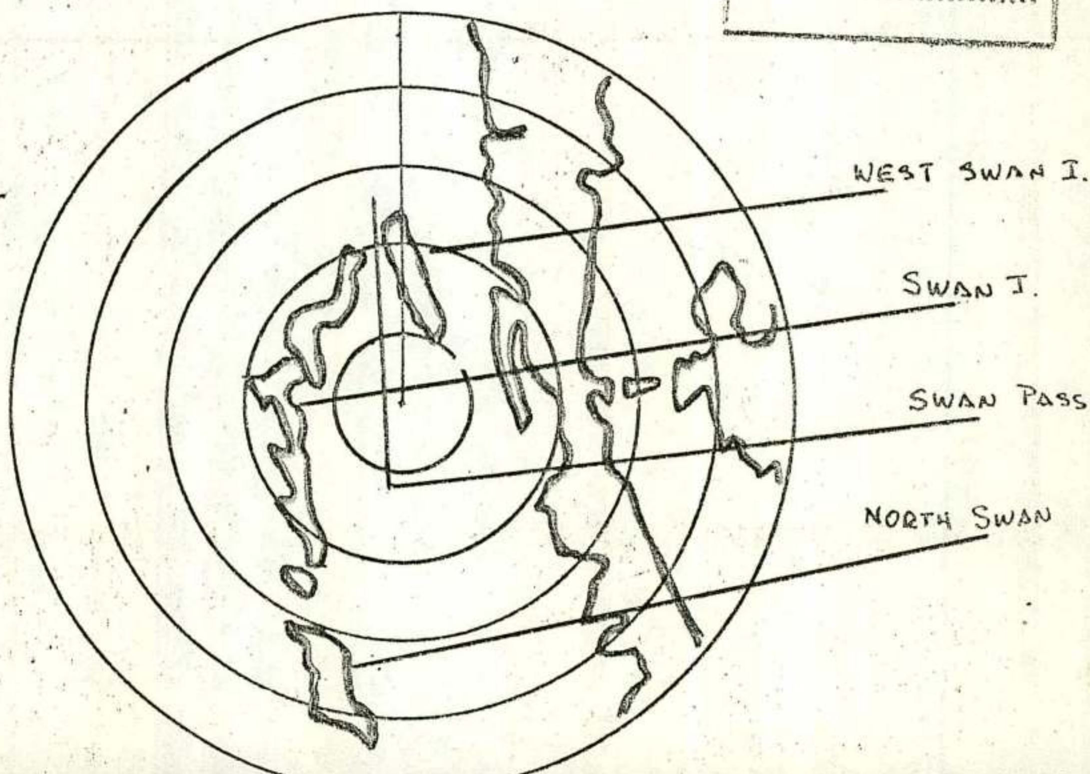
CARTA 1354B

7

FALKLAND SOUND

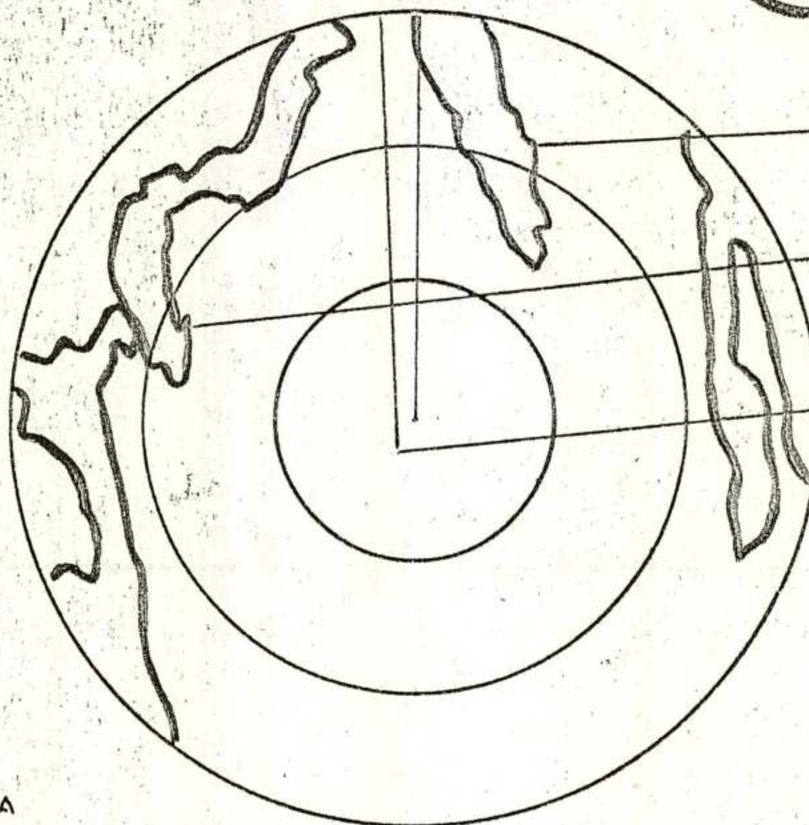
DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION	
Carpeta Nº	4-3-1
Orejeta Nº	1
Fecha	73

POSICION
φ: 51°45'.0 S
ω: 59° 35'.0 W
Rv: 230°
Esc. RADAR 5'



FALKLAND SOUND

POSICION
φ: 51° 45'.0 S
ω: 59° 35'.0 W
Rv: 230°
Esc. RADAR: 1'5

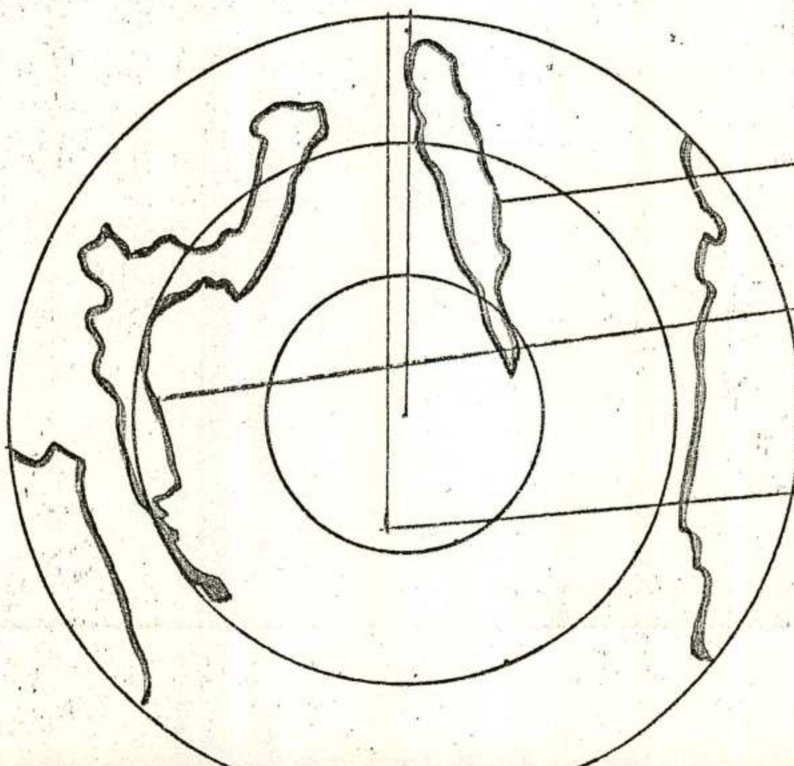


CARTA 1354A

9

FALKLAND SOUND

POSICION
φ: 51° 45'5 S
ω: 59° 36'2 W
Rv: 223°
Esc. RADAR 1'5

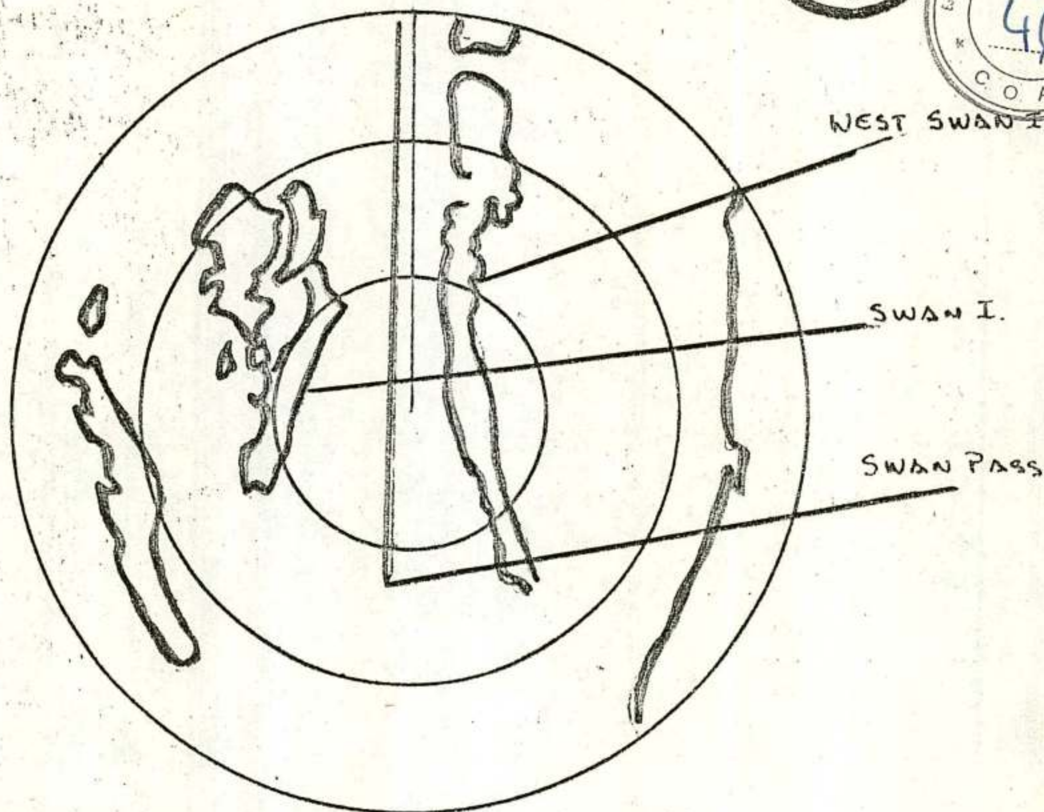


FALKLAND SOUND






POSICION
φ= 51° 46'6 S
ω= 59° 37'6 W
Rv= 221°
Esc. RADAR 1'5



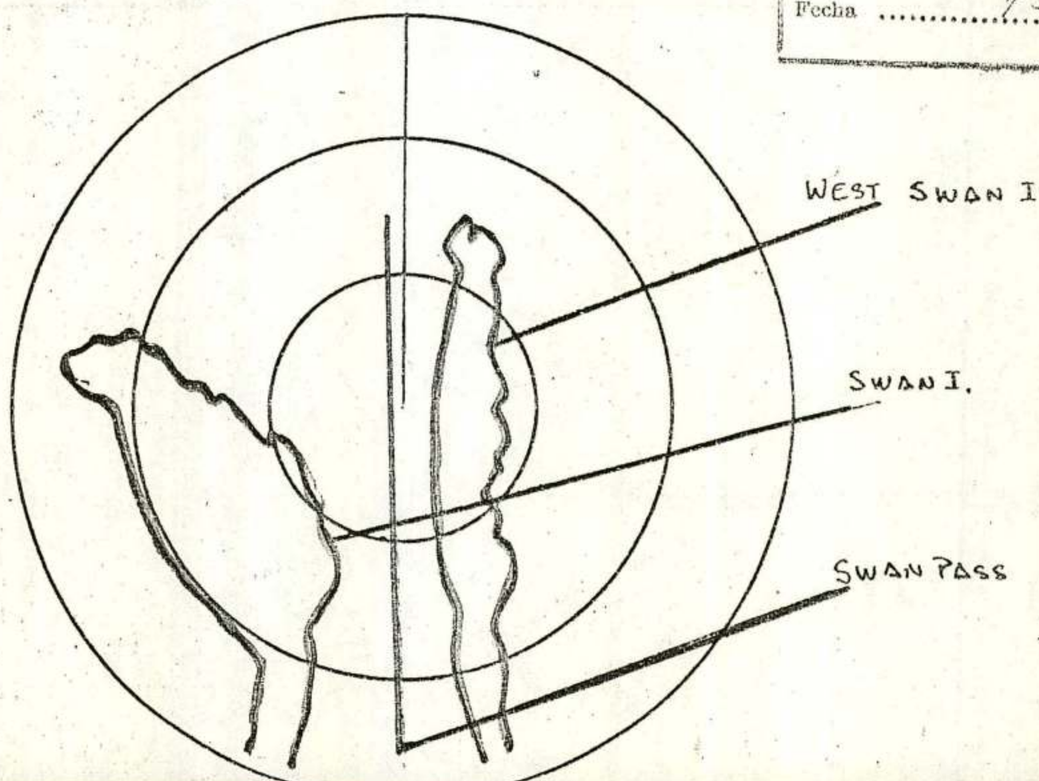
CARTA 1354ª

11

FALKLAND SOUND

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 73

POSICION
φ= 51° 47'2 S
ω= 59° 38'3 W
Rv= 221°
Esc. RADAR 1'5



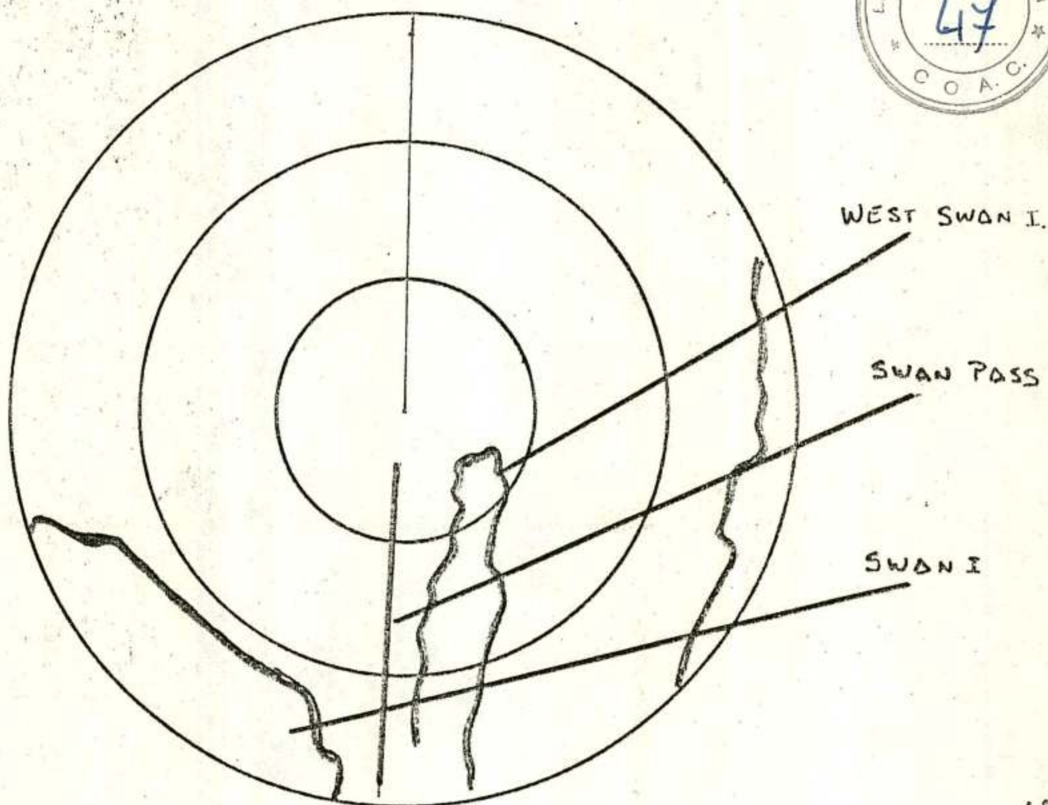






FALKLAND SOUND

POSICION
φ: 51° 48'.0 S
W: 59° 39'.1 W
Rv: 227°
Esc. RADAR 1'.5

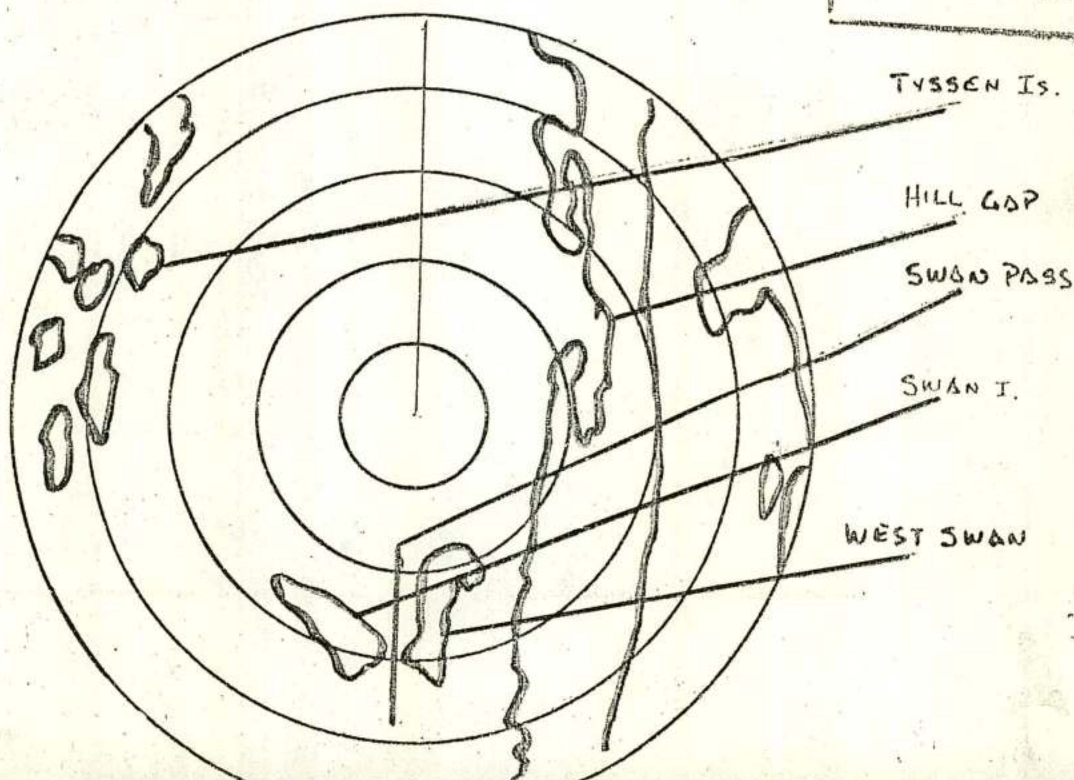


CARTA 1354A

13

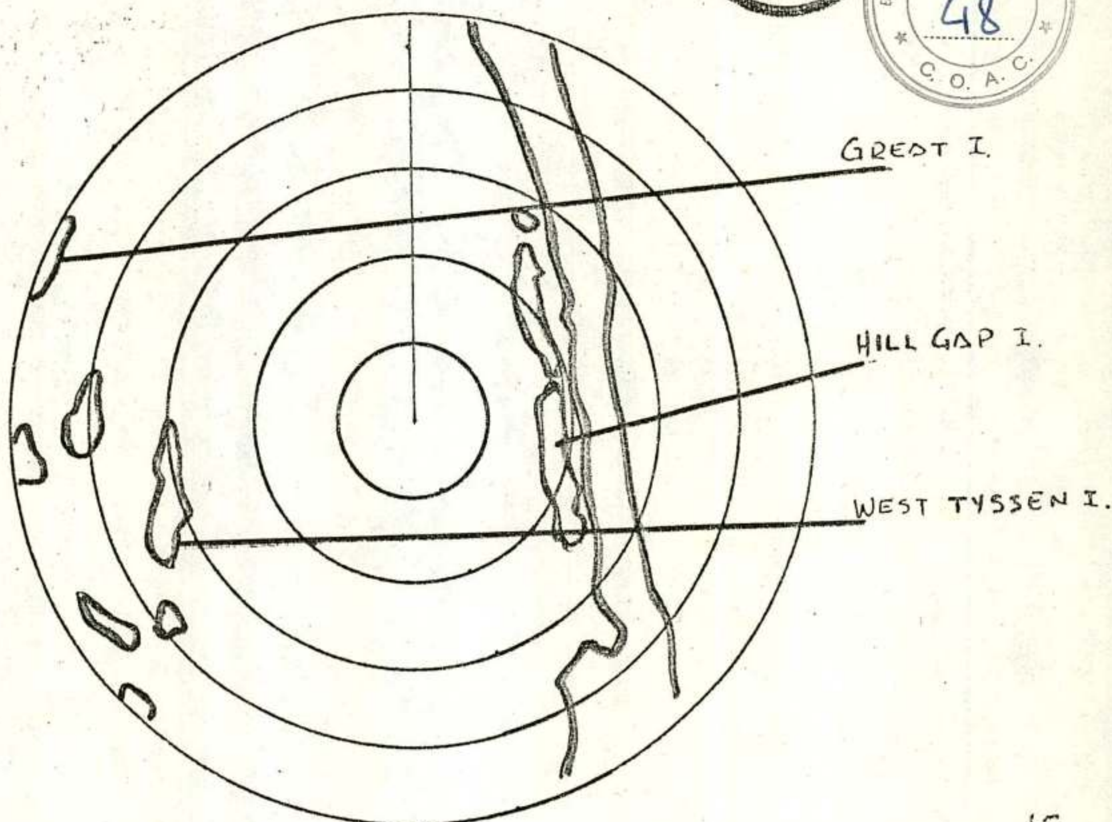
FALKAAND SOUND

POSICION
φ: 51° 48'.9 S
W: 59° 41.1 W
Rv: 227°
Esc. RADAR 5'



FALKLAND SOUND

POSICION
φ: 51°50'.3 S
W: 59°44'.0 W
RV: 227°
Esc. RADAR 5'

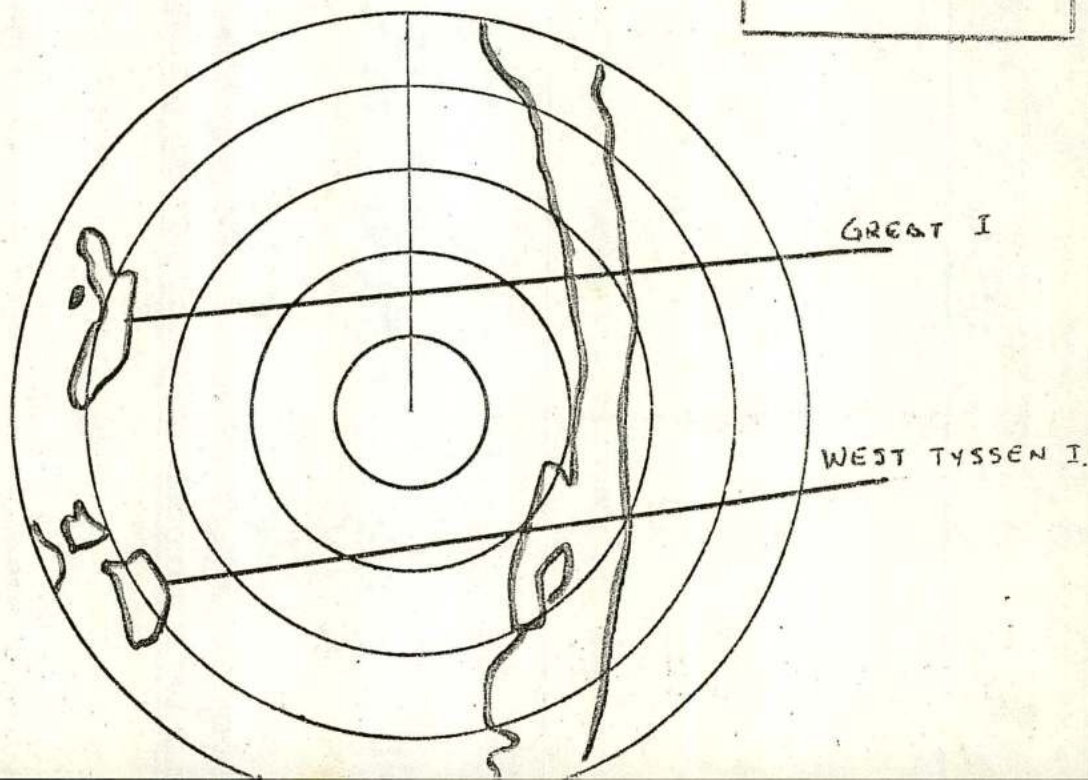


CARTA 1354A

15

FALKLAND SOUND

POSICION
φ: 51° 53'.1 S
W: 59° 47'.1 W
RV: 208°
Esc. RADAR 5'

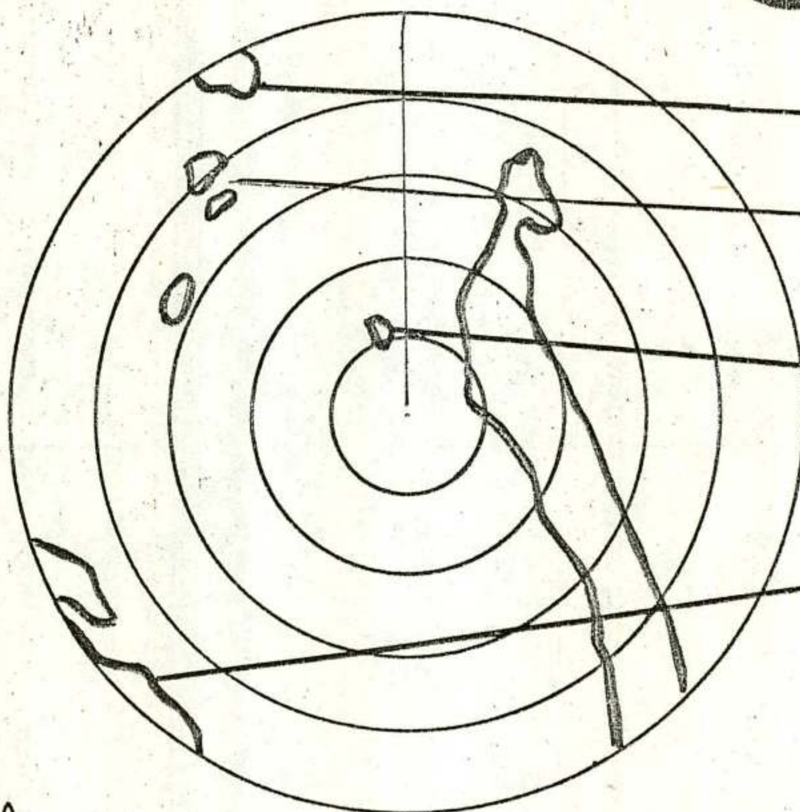


FALKLAND SOUND





POSICION
φ: 51° 56'.2 S
ω: 59° 49'.6 W
Rv: 208°
Esc. RADAR 5'



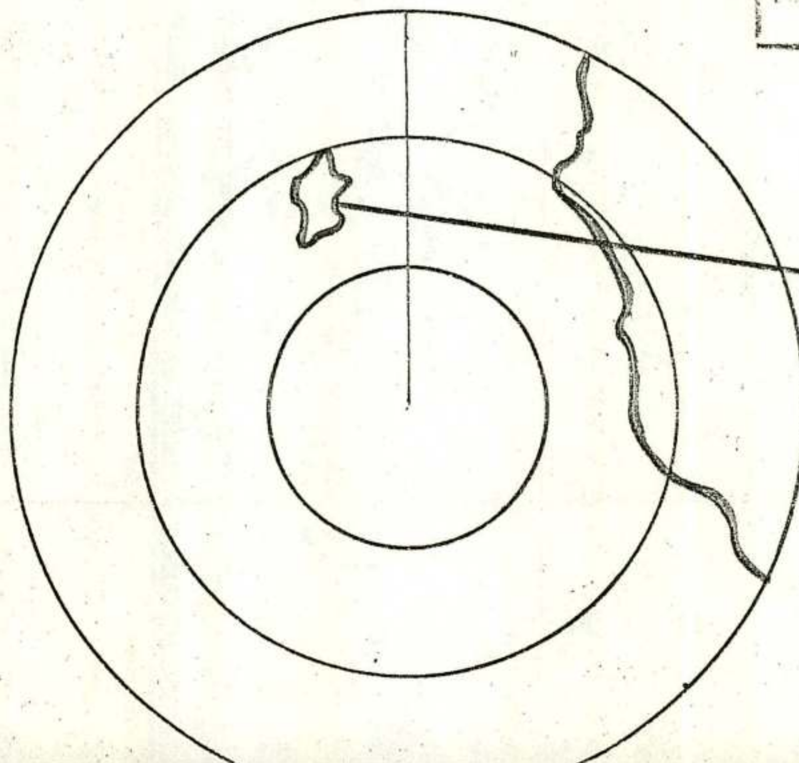
CARTA 1354A

17

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº V-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 23

FALKLAND SOUND

POSICION
φ: 51° 56'2 S
ω: 59° 49'.6 W
Rv: 208°
Esc. RADAR 1'5

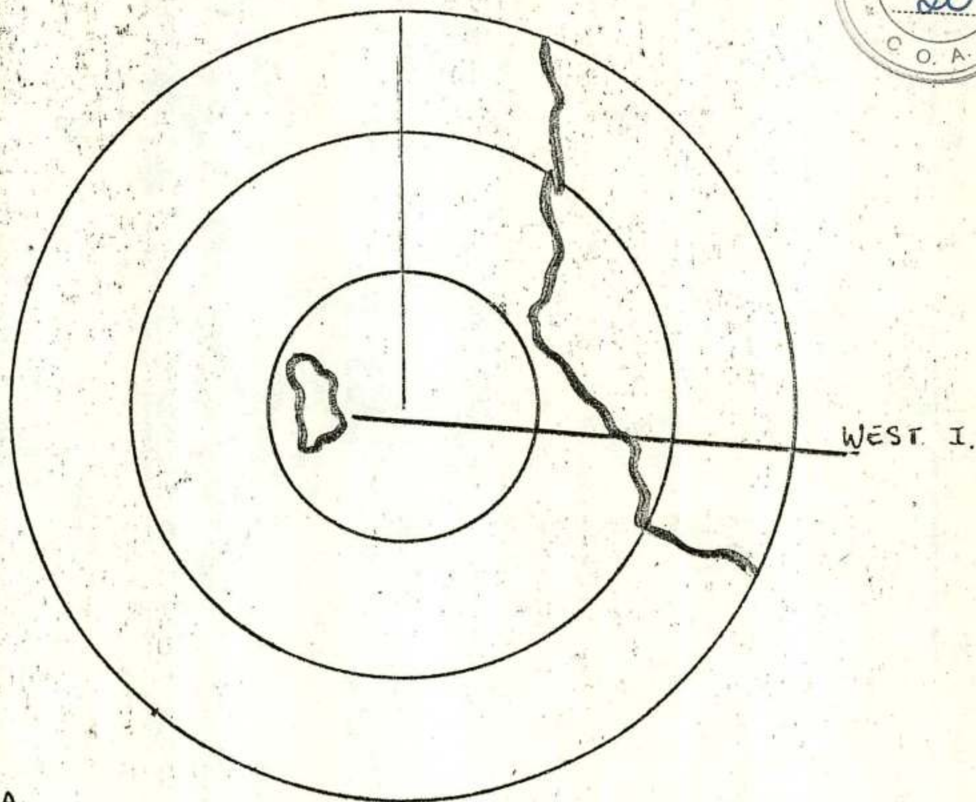


FALKLAND SOUND





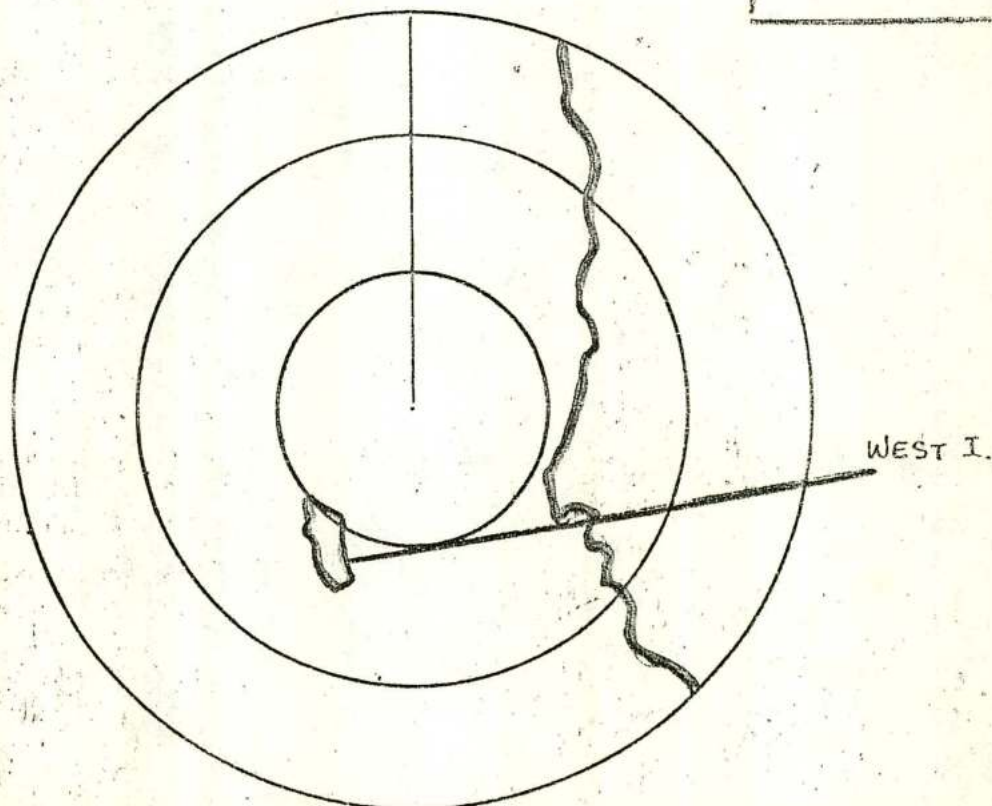
POSICION
φ = 51° 57'.2 S
ω = 59° 50'.0 W
Rv = 208°
Esc. RADAR 1'5



CARTA 1354 A

FALKLAND SOUND

POSICION
φ = 51° 57'.8 S
ω = 59° 51'.2 W
Rv = 242°
Esc. RADAR 1'5



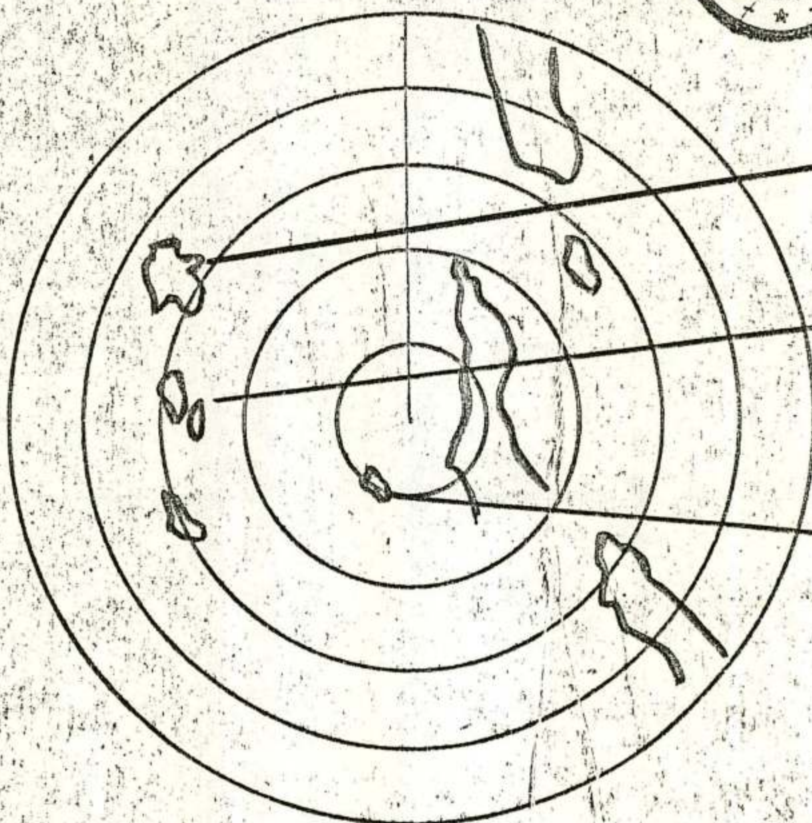
CARTA 1354 A





FALKLAND SOUND

POSICION
φ: 51° 57'.8 S
ω: 59° 51'.2 W
Ru: 242°
Esc. RADAR 5'

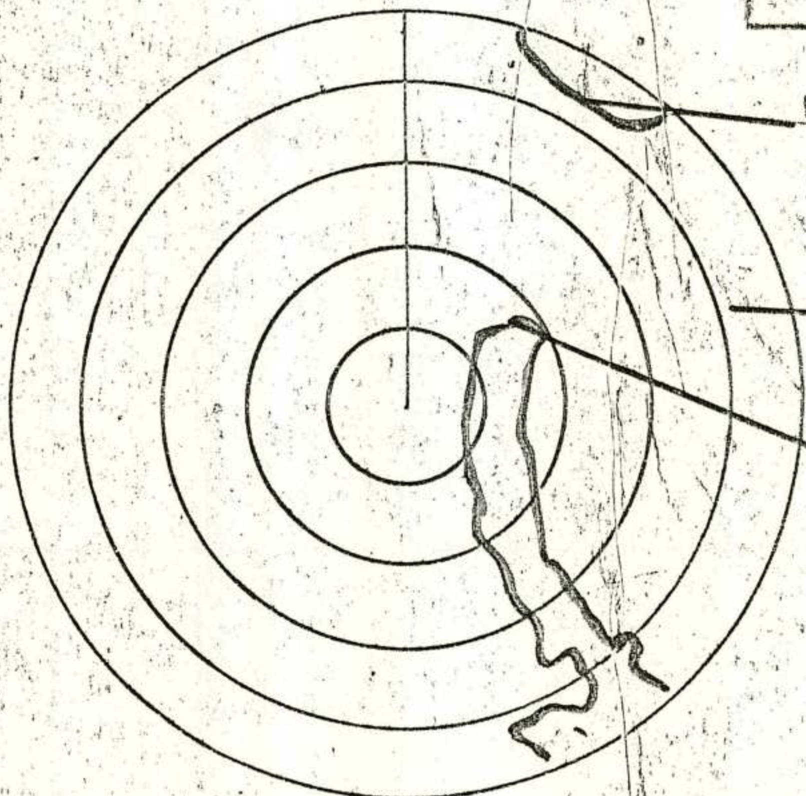


CALISTA I.
WEDGE I
WEST I.

CARTA 1354ª

FALKLAND SOUND

POSICION
φ: 52° 00'.2 S
ω: 59° 57'.7 W
Ru: 252°
Esc. RADAR 5'



WEST HEAD
FOX BAY
EAST HEAD

CARTA 1354ª

LAT. 51º 37' S
LONG. 59º 32' W





ENTRADA Y SALIDA A PORT HOWARD.-

La entrada a Port Howard es de reducidas dimenciones, apenas 2 cables en su parte más angosta.- Pero, en cambio es limpia y de las dos cabeceras, la del Sur, lo es más.

Bastará entonces pasar al medio de la boca siendo el Rv.=240° aproximadamente el más conveniente en el pequeño paso de entrada.-

De todos modos el acceso se hará a la voz corrigiendo el curso del buque de manera de mantenerlo al medio de la entrada.-

El día 10-04-73 se entró a PORT HOWARD procedente de FOX BAY? con viento totalmente calmo.-

Dejado el SWAN PASS y al través del extremo Norte de SWAN ISLAND, se puso proa a BOLD PT., siendo el Rv.= 028°.- Con este rumbo se llegó á 1,5 millas de la entrada a PORT HOWARD y libre de las series de piedras, que paralelas a la costa, se encuentran al Sur de dicha entrada.-

En cuanto se vió libre la boca de entrada, se cayó proa a ella y se fue corrigiendo el rumbo para pasar al medio.- Una vez dentro del puerto, se redujo máquinas y se navegó al medio de la ría hasta llegar al muelle.-

SALIDA:

Se salió el mismo día y se mantenía el tiempo completamente calmo.- La salida es más fácil que la entrada. Dejado el muelle, con máquina a media fuerza, se navegó al medio de la ría hasta sobrepasar un pequeño muelle que se encuentra en la costa Oeste, momento en que lentamente se fue cayendo proa a la cabecera Sur de la salida.- Se puso máquina a toda fuerza adelante y a medida que fue presentando libremente la salida, con pequeño timón a babor, se fue llevando el buque al medio de la boca.- Apenas salido del puerto se cayó al Rv.= 090° y se continuó viaje.-

Como en las dos ocaciones en que se entró y salió habia calma completa y no se tuvo vientos que pudieran abatir al buque, habrá que tomar como relativa, la facilidad con que se maniobró en las dos oportunidades.-





PUERTO SAN CARLOS

LAT. 51º 30' S
LONG. 59º 01' W

MANIOBRA DE ATRAQUE Y DESATRAQUE - MUELLE.-

ATRAQUE:

En primer lugar se comentará la maniobra de atraque realizada que se juzga no fue la correcta.-

Como este puerto no contaba con embarcación para pasar amarras, media milla antes de alcanzar al muelle, se arrió la lancha del buque , a efectos de que se adelante y se estacione frente al muelle, pronta a actuar.-

El viento fuera de la ría soplaba del NNW con una fuerza de 8/10 m/s.- Frente al muelle, a pesar de estar protejido justamente de esa dirección del viento, la fuerza del mismo se mantenía igual.-

Con muy poca arrancada adelante se entró por el medio de la boca de acceso al puerto.- Pasada la misma, se cayó ligeramente a babor (aproximadamente Rv=040º), y se continuó así hasta alcanzar el través del muelle estando a unos 130 metros de él.- En ese momento con ciaboga a babor se giró 180º, hasta quedar paralelos al muelle y se fondeó añcla de babor.-

El ancla se llevaba a la pendura,arriada medio grillete,debido que el lugar del fondeadero hay gran profundidad.-

El viento aumento su fuerza, alejando al buque del muelle y haciendo caer la popa a babor, llevando la proa al viento.-

Mientras se pasaba con la lancha un cabo al muelle, éste cada vez más lejos, el buque con proa a la costa del muelle, quedó muy cerca de la punta norte de entrada, con poca alternative de maniobra y en evidente peligro de tocar dicha punta.-

En esa posición se alcanzó a afirmar un cabo a la cabecera del muelle y con ciaboga a babor, se logró llevar la popa al centro del espacio de maniobra.- Se dió atras y se volvió a quedar paralelo al muelle y a unos 100 metros de él.- Ya, para todo esto, se había pasado otro cabo por popa a tierra.- Cobrando de los mismos se atracó.-

Las amarras que luego se pasaron y la posición del buque respecto al muelle, figuran en croquis aparte.-

En esta maniobra se subestimó la acción del viento sobre el buque totalmente vacío, con su cubierta arbolada con los corrales armados y también sobre la poca arrancada con la que se debió maniobrar.-

La maniobra correcta para esa circunstancia y para todas aquellas en que el viento soplare en cualquier





///.- sector de la costa donde se encuentra el muelle, es la graficada en el croquis que se adjunta.-

Vale para todas las maniobras el arreo de la lancha propia, al menos que el puerto disponga de embarcación para pasar amarras.- También antes de fondear hay que tener el ancla arriada medio grillete.-

Se entra con poca arrancada y alcanzada la posición 2 del gráfico, maniobrar con proa a tierra dejando al muelle ligeramente por estribor.- Al encontrarse la proa unos 5 grilletes del muelle, posición 3, se fondea ancla de babor.-

Arriando cadena acercarse convenientemente al muelle y pasar, con la lancha, una amarra al mismo para que trabaje como spring, posición 5.- Al mismo tiempo que se pasa esta primera amarra dar una barloa para una segunda amarra a tierra.-

Hecha firme la primera amarra pasada al muelle como spring, trabajando sobre ella, con máquinas y con la cadena del ancla hecha firme, poner al buque paralelo al muelle. Ya en esa posición, figura 7, fondear codera (o nó) y pasar otro cabo por popa a tierra.-

La lancha una vez pasado el cabo de proa deberá operar en popa.-

Dado a tierra el otro cabo por proa, cobrando de los mismos, se atraca.-

DESATRAQUE:

En el momento del desatraque soplaba viento del NNW suave y fue suficiente para separar al buque del muelle.-

No obtante eso, se dejó como última amarra el spring de proa pasado al muelle, y trabajando sobre él, se abrió más la popa, dejándola libre de la proximidad de la costa.-

Hecho esto, se comenzó a cobrar cadena y se largo el spring.- Con 2 grilletes de cadena en el agua, con máquinas se presentó el buque proa a la boca de salida.- Al quedarse con un grillete se dió máquina adelante y se comenzó a salir del puerto.- Se terminó de virar ancla y se zarpó.-

Si se fondeara codera, la maniobra se simplifica.- Se cobraran ancla y codera hasta quedar con un grillete de cadena solamente.- Presentar al buque al medio de la boca de salida, dar adelante, terminar de virar ancla y zarpar.-

MUELLE:

El muelle es sólido, con pilares de cemento y piso de madera.- Su largo es de 25 mts. y su cabecera de

///



///.- 8 mts., estando orientado al 224° verdadero.- Ver croquis.-

Atracados, se sondó en bajamar 11'06" como mínimo, con fondo de fango y pedregullo.- Ver croquis.-

Los elementos de amarre como su distribución están indicados en el croquis correspondiente.-

Permite operar en cualquier estado de marea y permanecer en él con mal tiempo.-

Se puede hacer agua.-

VIENTO NNW

N

1

2

3

4

5

6

7

8

9

PORT SAN CARLOS

MANIOBRA DE ATRAQUE



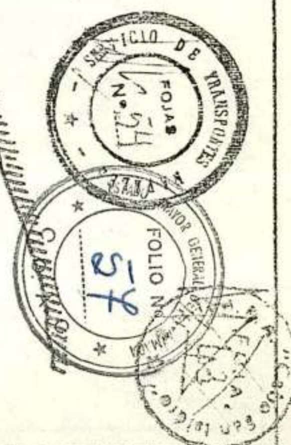




4 GRILLETES

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº C-3-1
Cuaderno Nº 1
Fecha 73

PORT SAN CARLOS
DETALLE DE LAS AMARRAS



PORT SAN CARLOS
MUELLE

N

25 mts.

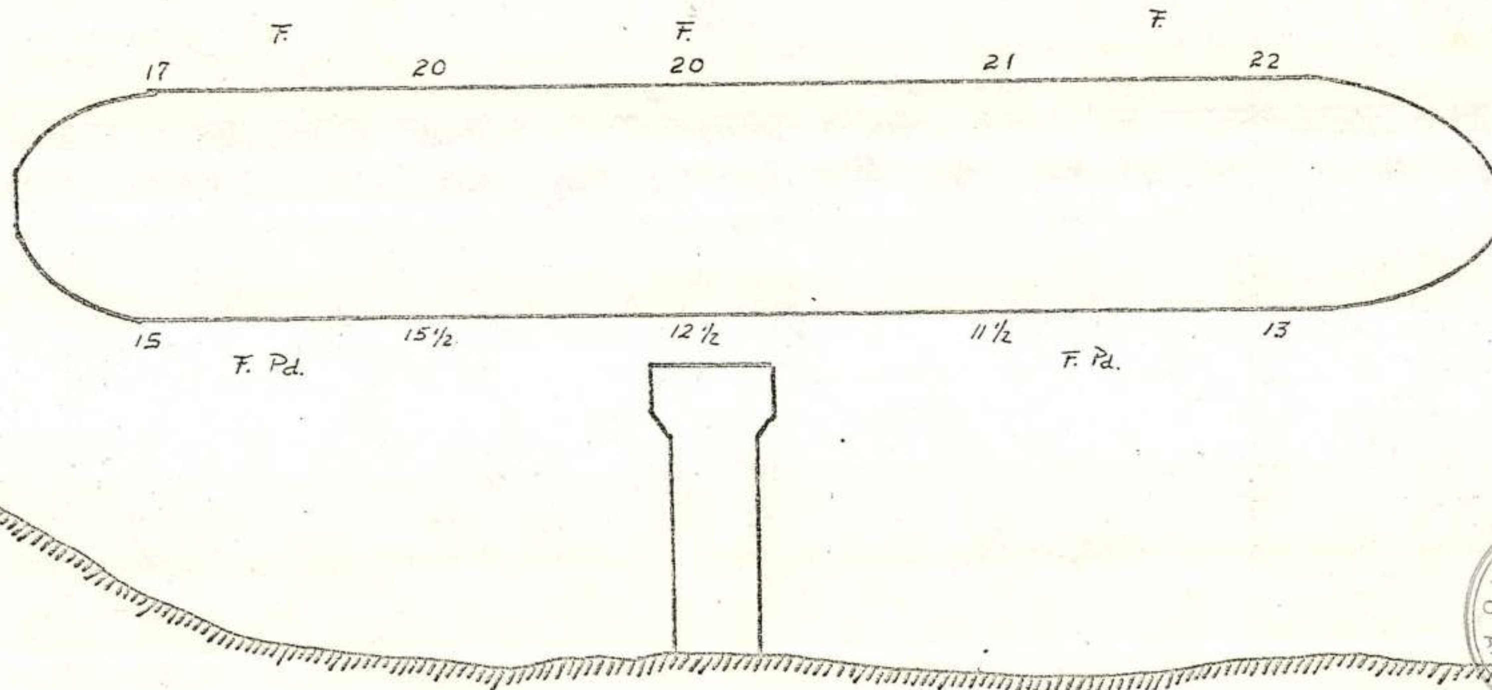
8 mts.

Azv: 244°

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta N° V-9-1
Carpeta N° 1
Fecha 73



PORT SAN CARLOS
SONDAJES



DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº L3-1
Carpeta Nº 1
Fecha 73

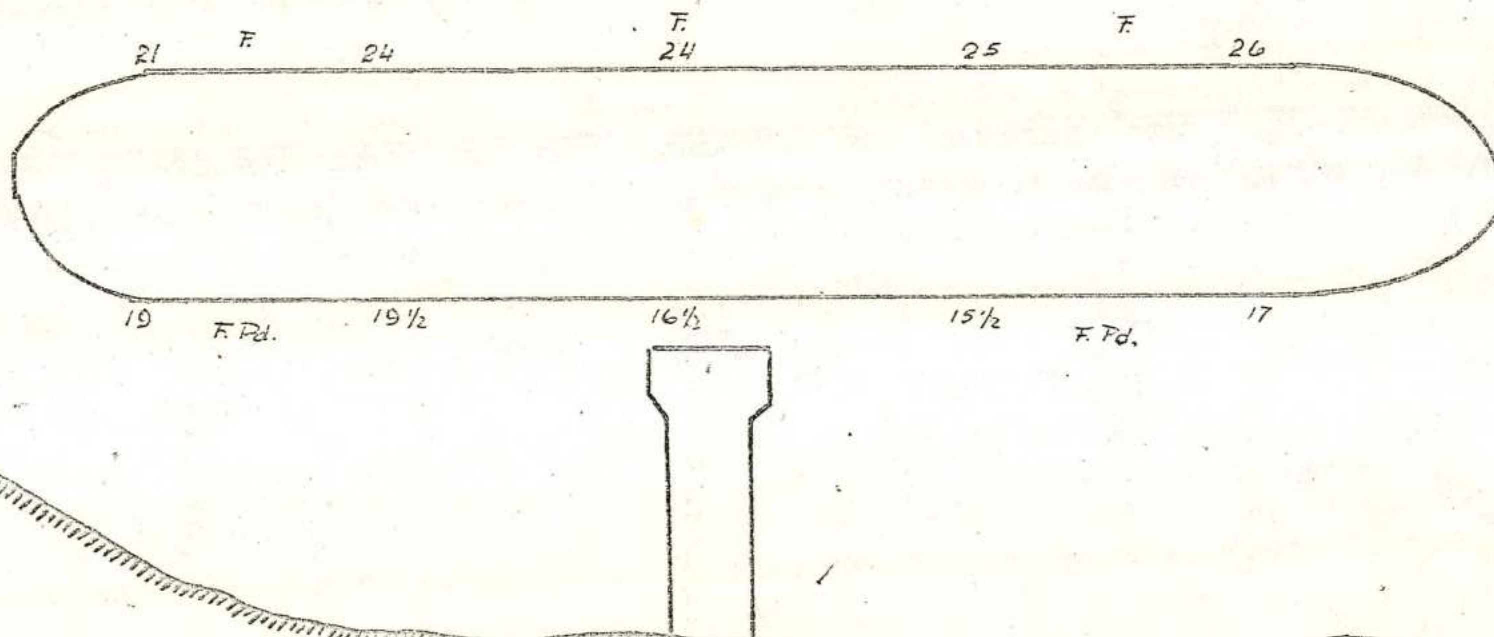






FECHA: 18-3-1973
HHH BJ: 1530
HHH SONDAJE: 1530
SONDAJES EN PIE

PORT SAN CARLOS
SONDAJES

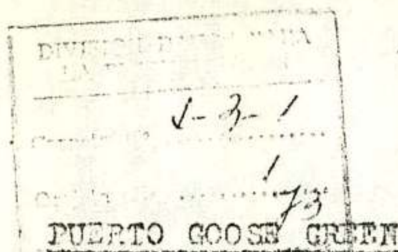


DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 1-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 73





FECHA: 18-3-1973
HHBJ: 1530
HH SONDAJE: 1830
SONDAJES EN PIES






PUERTO GOOSE GREEN

51º 56' S
59º 04' W

MANIOBRA DE ATRAQUE Y DESATRAQUE - MUELLE.-

ATRAQUE:

Las dos maniobras de atraque fueron similares y ejecutadas en iguales condiciones de tiempo.- El viento soplaba moderadamente del NW.-

Con un ángulo de 35º, más o menos, con respecto al muelle, se hizo la aproximación con muy poca arrancada.- Se fondeó ancla de estribor, calculando que salieran 5 grilletes de cadena.-

Cuando la proa alcanzó la altura del muelle, se pasó desde proa un cabo al mismo, parando con máquinas la poca arrancada que llevaba el buque.-

Mientras se pasaba otro cabo al muelle como spring desde popa, se cobró el cabo dado en primer lugar, llevando muy despacio la proa al muelle.-

Luego con el spring se puso al buque en posición respecto al muelle según croquis de amarras adjunto.- Finalmente se pasaron las demás amarras.-

Como se ha explicado la maniobra es sencilla de realizar.- Solo hay que tener cuidado de no sobrepasar al muelle más alla de unos 30 mts. aproximadamente, porqué se varará la proa.- Por otro lado, la costa se encuentra a escasos 100 mts. del extremo Norte del muelle.- Por lo tanto el buque debe llegar al muelle casi parado.-

El ancla se debe fondear de manera que la cadena forme un ángulo de 35º aproximadamente, llamando hacia popa, es decir que deberá fondearse antes de alcanzar la proa al muelle.-

Para pasar las amarras se utilizó una lancha local.-

DESATRAQUE:

PRIMERA MANIOBRA : El viento era del WNW moderado.- Se largaron todas las amarras quedándose con el spring de proa.- Trabajando sobre este spring y con máquina se fue abriendo la popa unos 30º á 35º con respecto al muelle.-

Se dió atrás despacio y se comenzó a virar ancla.- Luego se hizo ciaboga babor girando el buque proa al muelle.-

Al quedar presentado francamente para zarpar con proa al Rv.=107º aproximadamente, se terminó de cobrar ancla.-

Si bien la maniobra es de simpleejecución,

///





///.- al girar el buque la popa llegó a estar en una zona de poca agua frente al muelle.-

El Práctico recomendó que en lo sucesivo, se efectuara la maniobra sacando la proa y manteniendo la popa pegada al muelle por medio de un spring.-

SEGUNDA MANIOBRA: El viento era del Norte y de fuerza regular.-

Se largaron todas las amarras y se quedó con un spring pasado por el portaespía situado más a popa del buque a la cabecera del muelle.- Este spring se llevó al tambor del guinche para virarlo oportunamente.-

Se comenzó a virar la cadena del ancla y a medida que el buque se abría del muelle -es decir la proa-, se cobró el spring de manera de llevar la popa pegada al muelle.-

Al quedar el buque normal al muelle con su popa pegada a él, se dió adelante despacio con timón a estribor y se largó el spring.- Al separarse la popa del muelle se paró maquina y se continuó virando cadena, cayendo el buque despacio a estribor hasta quedar su proa franca a la salida.-

Se terminó de virar ancla y se zarpó.

Esta maniobra está graficada en el croquis adjunto.-

Es necesario tanto para atracar como para desatracar hacerlo casi en pleamar por existir en toda la zona cercana al muelle poca profundidad.-

MUELLE:

El muelle es sólido, con piso de madera y pilares de cemento.- Tiene forma de "L".- Sus medidas y orientación están indicadas en el croquis.-

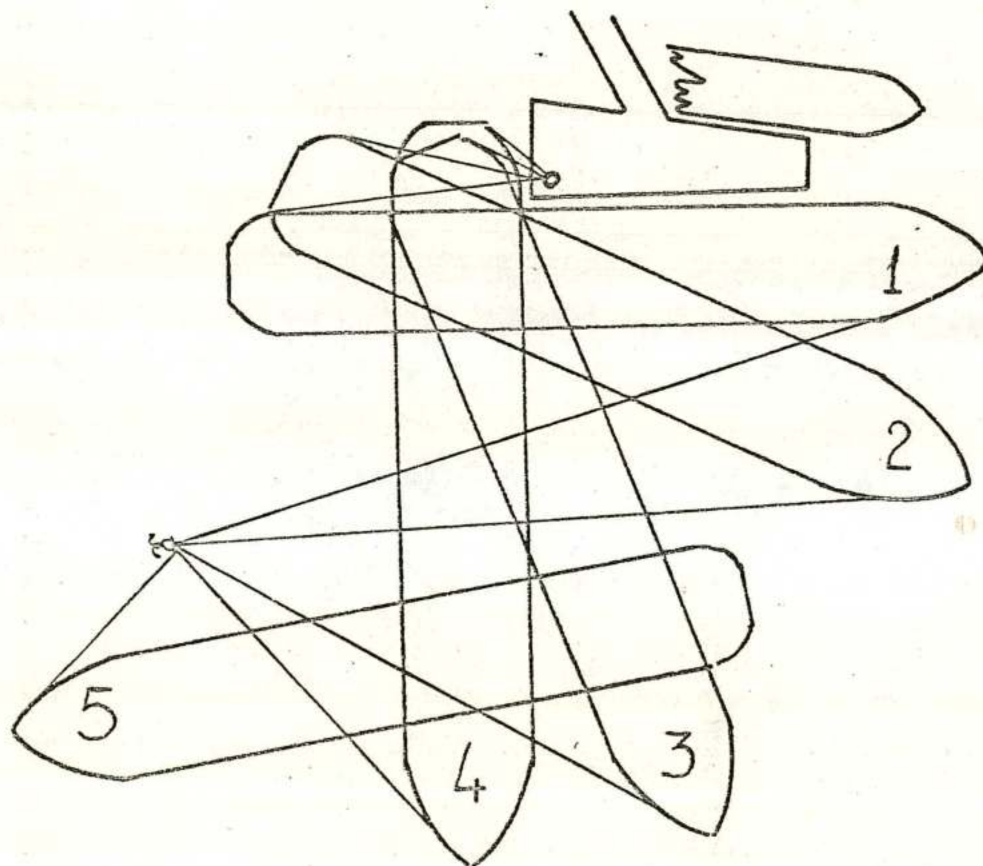
En la última permanencia en el muelle, se demoró dos horas la zarpada por estar el extremo de la proa varado en 4' de agua.- Pocos metros hacia popa se sondó profundidades de 10'05".- Ver croquis de sondajes.-

Por esta razón en el croquis de amarras se corrigió la posición del buque con respecto al muelle para zafar este banco.-

Al atracar un buque tipo B.D.T. deberá tenerse en cuenta las indicaciones dadas en el croquis.-

El puerto permite mantenerse atracados con malos tiempos.-

GOOSE GREEN
MANIOBRA DE ZARPADA









GOOSE GREEN
AMARRE

Poste

80 m

Pleamar

Playa

Bajamer

escollera

Poste

Casco

110 m

13 m

5 grilletes

O Poste







GOOSE GREEN
MUELLE

GALPON

49.20 m

2.50

Pilotes de cemento y piso de madera

37.00 m

Casco hundido

Bita

786

20.00 m

Bita

Bita

Bita

cadena de amarre

cadena de amarre

13.55 m

Azv: 301°

Carpeta N° C-3-1

Fecha

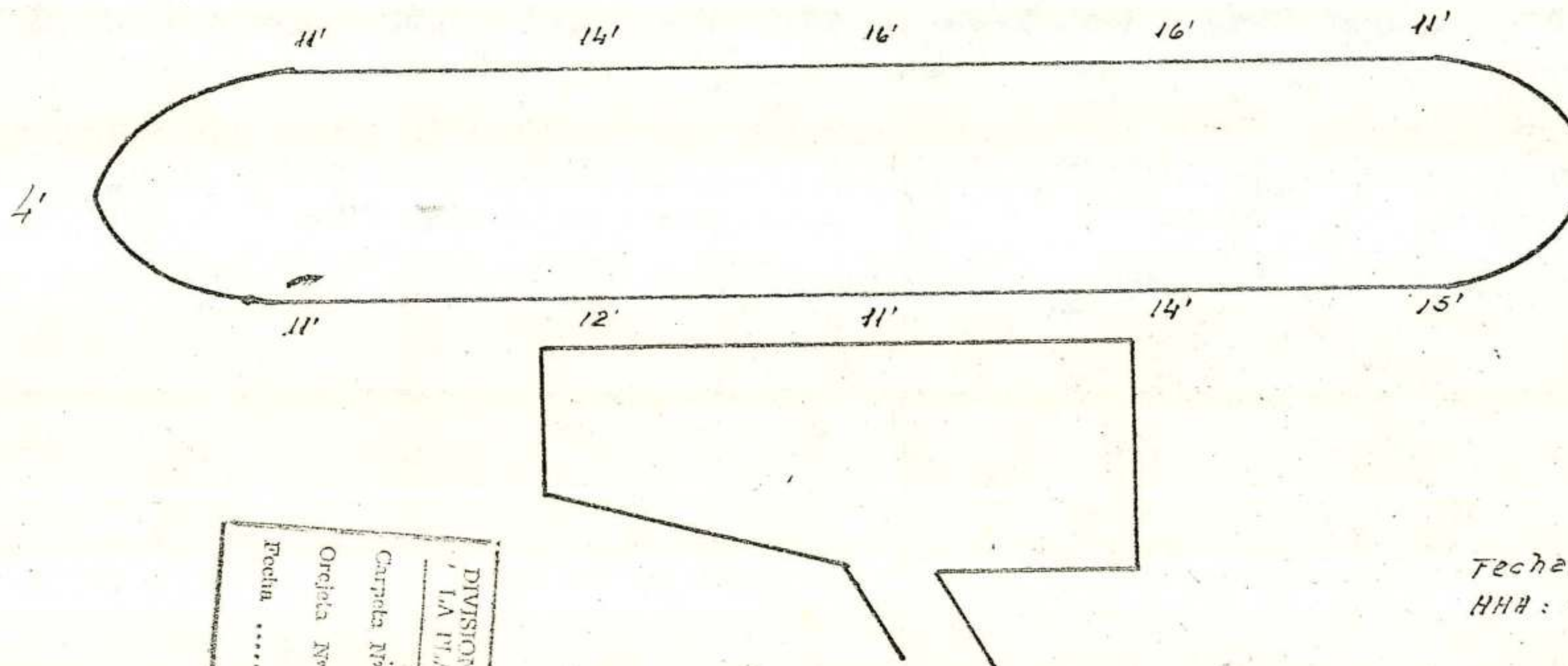
73







GOOSE GREEN
SONDAJES



Fecha: 25-3-1973
HHH: 0300



GOOSE GREEN
SONDAJES

Fecha: 2-4-1973
HHH Sondaje: 1230

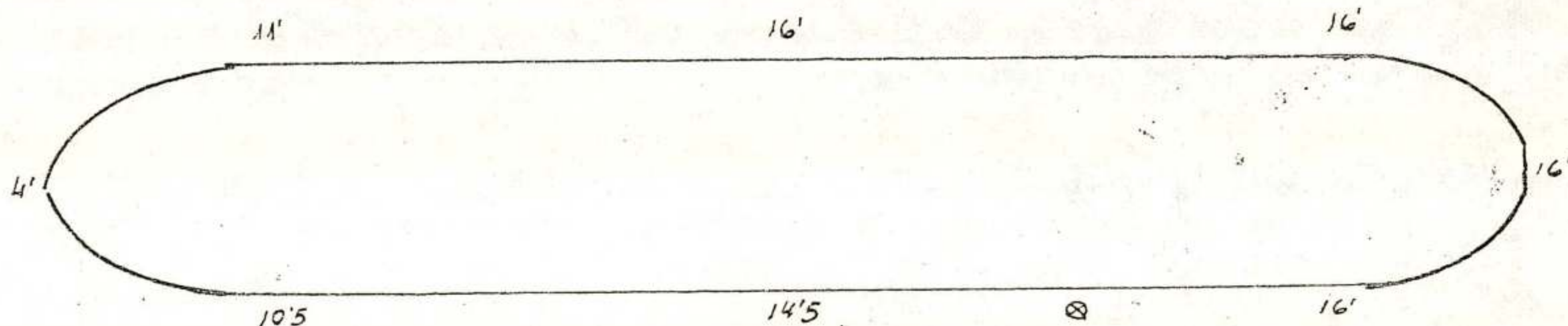
⊗
sondajes anteriores

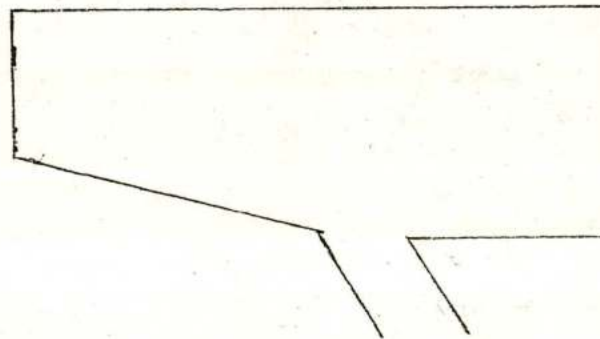
1-4-1973

2200 :	14'5
2300 :	15'
2400 :	14'5

2-4-1973

0100 :	15'
0200 :	16'
0300 :	16'
0400 :	15'5
0500 :	15'5
0600 :	15'
0700 :	14'5
0800 :	14'5
0900 :	14'5
1000 :	14'5
1100 :	1[illegible]'5
1200 :	14'











(Ba. ZORRO)

73 PUERTO DE FOX BAY

MANIOBRA DE ATRAQUE Y DESATRAQUE - FONDEADERO - MUELLE.-

En este puerto se estuvo en dos oportunidades, atracándose indistintamente proa al Sur y proa al Norte.-

PRIMERA MANIOBRA DE ATRAQUE:

Se entró a puerto con viento muy fuerte del SSW, con la intención de permanecer fondeados frente al muelle en espera de mejores condiciones del tiempo para atracar.-

Llegados cerca del muelle, ante un notorio recalmón del viento, se efectuó la maniobra de atraque proa al Sur.-

Antes de alcanzar la proa el traves del muelle, y calculando una salida de cadena de 5 á 6 grilletes, se fondeó ancla de estribor se inició la caida a babor haciendo trabajar la cadena en el tercer grillete.- Con ciaboga a estribor y luego dando atrás, se presentó el buque frente al muelle paralelo a él, en condiciones de fondear ancla de codera (ver croquis).- El viento, con su incidencia, desplazó al buque hacia el muelle, quedando ambas anclas trabajando libremente.- Con máquina se llevó al buque cerca del muelle y en posición de atraque.- Por medio de una embarcación del puerto se pasaron amarras desde proa y popa a tierra.- Se cobraron estas amarras y se atracó.- Luego se reforzaron según croquis de amarras, quedando el ancla fondeada con 5 grilletes y la codera con 4 grilletes.-

DESATRAQUE:

Se maniobró con viento regular del SSW.- Se largaron todas las amarras quedándose con el spring de popa pasado a la cabecera del muelle.- Se viró ancla y codera.en forma alternada y se largó el spring al separarse el buque del muelle.-

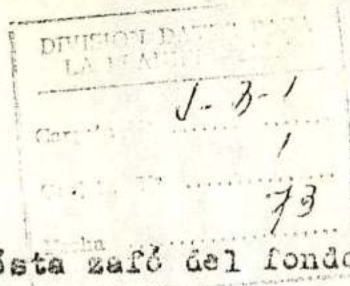
Se continuó así hasta quedar con dos grilletes de cadena en el agua y un grillete de codera.- El buque en ese momento quedó abierto del muelle unos 80 á 100 metros.-

Se cobró rapidamente el último grillete de la codera y, en el poco tiempo en que se tardó en traerla arriba, el buque presentó rapidamente la proa al viento llevando la popa hacia el muelle a unos 20 metros de él, en el instante en que cobrada a bordo la codera quedaba libre la popa para maniobrar con máquinas.-

Dando adelante se alejó nuevamente al buque del muelle, manteniéndoselo proa a la salida.- Se terminó de virar ancla y se zarpó.-

Estimo que el acercamiento de la popa al muelle se debió a que al quedar el buque con un grillete de

///





///.- codera, ésta zafó del fondo, garreando la popa por efectos del viento.-

SEGUNDA MANIOBRA DE ATRAQUE:

En esta oportunidad se llegó a puerto con viento muy fuerte del NW, y pronóstico de temporal del SSW.-

En espera de mejor tiempo se fondea 5 grilletes con ancla de babor, marcando al 114° verdadero al muelle en un pequeño espacio entre la costa y manchones de cachiyuyos. Cuando el buque presentó al viento, la popa quedó a unos 40 metros del muelle y de la costa.- Durante el tiempo en que se permaneció al ancla, el buque se mantuvo firme en su fondeadero.-

Ante una disminución de la fuerza del viento, aunqué éste se mantenía entre regular y fuerte, pero teniendo en cuenta el pronóstico de temporal, el escaso tiempo que insumiría el embarque de animales en esa oportunidad y la probabilidad de dejar el puerto con luz de día, se decide atracar luego de permanecer fondeados un par de horas.-

Se viró ancla y se dió atrás despacio para presentar al buque frente al muelle y atracar proa al Norte.-

Momentos antes de fondear ancla de babor el buque tiende a atravesarse al viento, cayendo la proa en dirección al muelle.- Se fondeó ancla de babor y, poco después la codera, mientras que el buque más atravesado al viento tomó mayor arrancada hacia atrás.-

Para lograr ponerlo paralelo al muelle, se aguantó la cadena al tercer grillete notándose que el ancla no había hecho cabeza.- Se siguió filando cadena y el buque tocó con su amura de estribor el muelle.- Se aguantó ancla y codera y manteniendo al buque apollado contra el muelle, con máquina adelante se lo llevó a la posición de amarre.- Luego se pasaron las amarras.-

DESATRAQUE:

La maniobra se hizo de noche con viento suave del NW, y luego del NE.-

Largadas todas las amarras se quedó solamente con el spring de popa pasado a la cabecera del muelle.- Se comenzó a virar ancla y codera, notándose que a ambas se las arrastraba por lo que el buque no se abría del muelle.-

Más o menos a los 2 grilletes de cadena la proa comenzó a abrirse del muelle favorecida también por el cambio del viento al NE.- Se cobró rapidamente la codera, la que se arrastró en todo momento, estando la popa del buque apenas abierta del muelle cuando ésta estuvo arriba.-

///





///.- Se largó el spring y se viró el ancla.- Avanzando un poco y cayendo ligeramente a babor se vuelve a fondear a estima con las dos anclas en espera de poder zarpar con la luz del día.-

Apenas se largó la última amarra se apagaron las luces del muelle, por lo que no se pudo contar con él para determinar con marcación el lugar de fondeo, debiéndose fondear inciertamente.-

La maniobra de abandono del muelle se hizo teniendo en cuenta el pronóstico de temporal del SSW y no siendo aconsejable la permanencia en el mismo con vientos fuertes del sector Oeste.-

Se permaneció al ancla durante toda la noche, con vientos totalmente calmos ya que el pronóstico de temporal se cumplió 2400 horas después.-

Cuando se atracó habian salido 3½ grilletes de cadena y de codera.- Si bien durante la maniobra se tuvo la certeza de que el ancla no estaba firme, en cambio, si se tenía la seguridad de que la codera habia trabajado.- Por lo que no se explica el motivo por el cual se la arrastró al cobrársela.-

Dadas las condiciones en que se operó en las dos oportunidades en que se entró y salió de este puerto, se lo considera como nada aconsejable para futuras actividades.

Además de lo que puede desprenderse de la lectura directa del informe precedente, deseo puntualizar lo que sigue:

1.- El tenedero frente al muelle aparentemente no es bueno.-

2.- El muelle es sumamente débil.- Se flexiona al menor apoyo del buque sobre él.-

3.- Su situación hace que se reciba abiertamente los vientos predominantes del Oeste.-

4.- El reducido cuarterón de la zona no permite fondear con presición en el lugar deseado, en particular de noche.-

5.- Las dificultades que presenta la navegación de entrada hace imposible el abandono del puerto de noche o con tiempo cerrado.-

6.- Los comentarios del Práctico Sr. W. GOSS, con respecto a este puerto, fueron en todo momento adversos a la operabilidad de un buque de estas características.- Ya en la programación del viaje el Sr. W. GOSS, se manifestó contrario a la utilización de este puerto.-

///



///.-

MUELLE:

Tiene pilotes de cemento sobre los cuales descansa un piso de madera.- Toda la estructura es débil y se flexiona notablemente en cuanto el buque se apoya en él.-

Su longitud es de 20 mts. y su cabecera apenas de 5 mts.- Se orienta su cabecera al 197° verdadero.- Por estar situado en la parte Este de la bahía hace que esté totalmente expuesto a todos los vientos del Oeste.- Con vientos muy fuertes de dichos sectores habrá que abandonar el amarradero.-

Toda la zona comprendida entre la cabecera del muelle y la costa está cubierta de cachiyuyos.-

Se agrega croquis de muelle y de sondajes.-

FOX BAY

MANIOBRA DE ATRAQUE

9

8

7

6

5

4

3

2

1

viento

Popa: 1 travesin a tierra
2 springs a tierra
1 spring cabecera muelle
Codera: 4 grilletes

Proa: 2 largos
1 spring a tierra
1 spring cabecera muelle
Ancla: 5 grilletes







FOX BAY
MUELLE

Cachiyuyos

20 m.

6 m

Construcción de piedras y cemento

Bita

GALPON

Pilotes de cemento con piso de madera

Bita

5 m

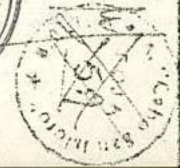
Avz 197°

cachiyuyos

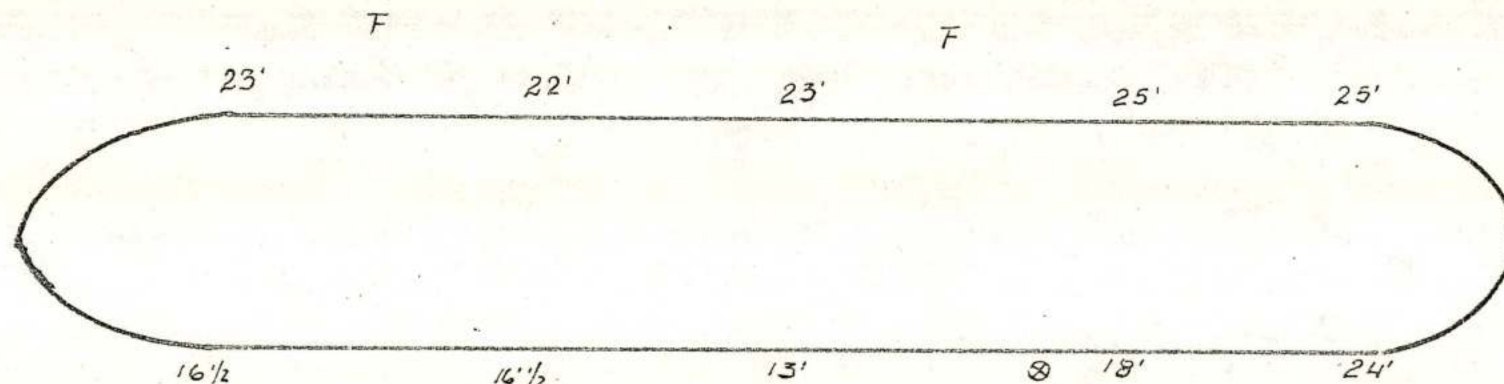
4 m

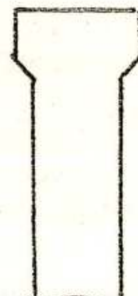






FOX BAY
SONDAJES





DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 1-9-1
Orejeta Nº 1
Fecha 73

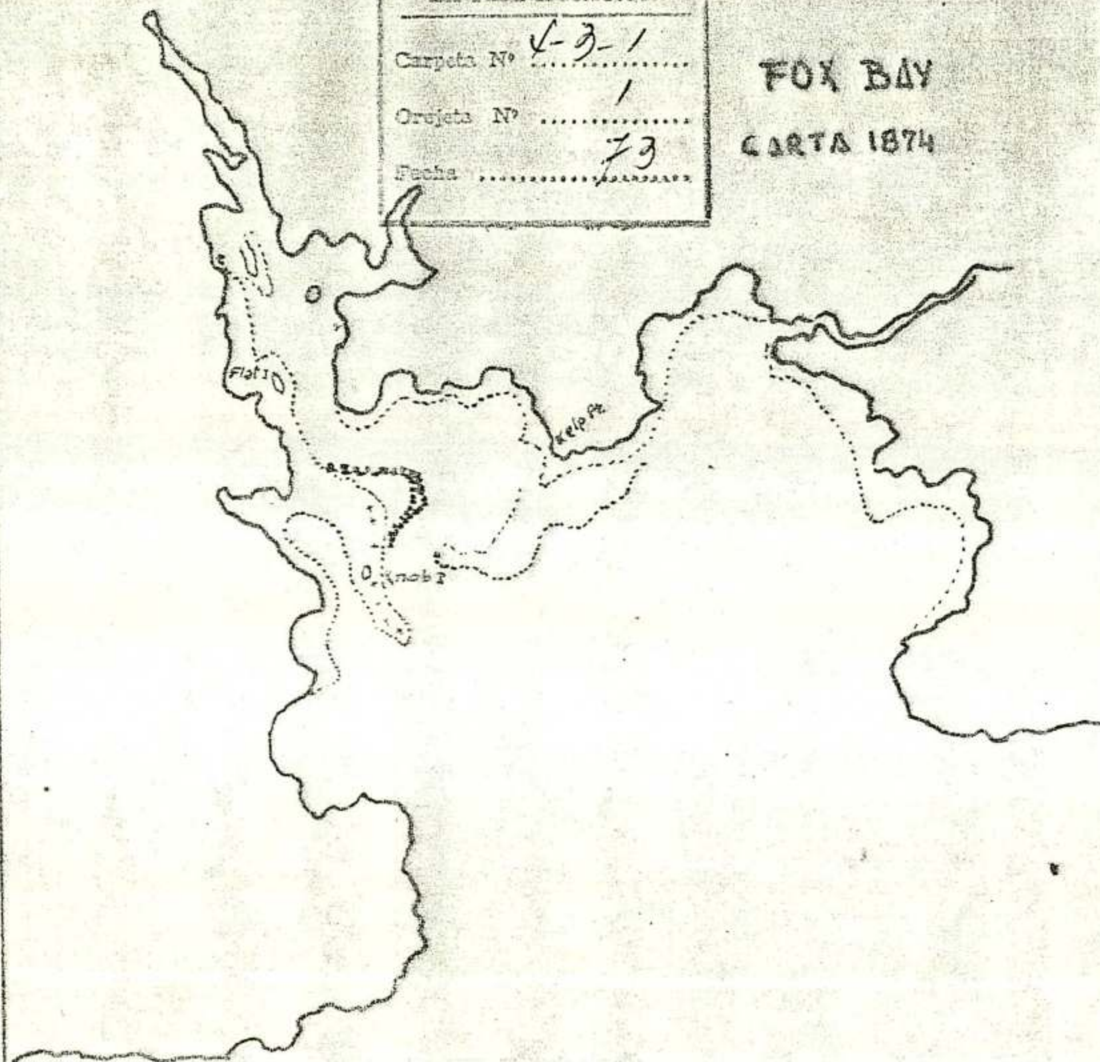




Fecha: 3·4·1973
HHH sondajes: 0905

⊗ Sondajes posteriores
1000 : 19'½
1100 : 19'½
1200 : 20'
1300 : 19'½
1400 : 18'







En negro el desplazamiento del campo de cachiyuyos que se apre-
ció, pero que habrá que confirmar.-



LAT. 51º 34' S.
LONG. 59º 32' W



PUERTO HOWARD

MANIOBRA DE ATRAQUE Y DESATRAQUE - MUELLE.-

MANIOBRA DE ATRAQUE:

Se ejecutó con tiempo calmo.- Se hizo la aproximación al muelle con un Rv.=040º, con poca arrancada y formando un pequeño ángulo con la cabecera del muelle.-

Cuando la proa se encontró a una distancia del muelle como para poder fondear 5 ó 6 grilletes, se largó ancla de estribor.- Se llegó al costado del muelle con el buque casi parado pasando un cabo como spring al muelle, y luego, dos cabos a tierra por proa y popa que trabajaron como travesín.- Cobrados éstos se atracó.- Luego se reforzaron amarras según croquis.-

DESATRAQUE:

También se ejecutó sin vientos.- Se largaron todas las amarras quedándose con un spring pasado a la cabecera del muelle.- Ver croquis.-

Con máquina de estribor adelante despacio y timón a babor (posición 1-2), se abrió la popa unos 40º.- Se larga el spring.- Con ciaboga a babor (estribor despacio adelante, babor media atrás) (posición 3), se giró al buque proa al muelle, mientras se cobraba la cadena del ancla.-

El buque completó su giro, maniobrándose de tal manera que la popa siempre se encontró al Sur del muelle (posición 4-5-6).- Se terminó de cobrar la cadena quedando el buque proa a la salida.-

Hay que evitar en las maniobras que la popa en su giro sobrepase el Norte del través del muelle pués, en esa zona la profundidad de la ría decrece rápidamente.-

Aquí también habrá que tener en cuenta, que las maniobras comentadas se realizaron con tiempo anormalmente calmo.-

MUELLE:

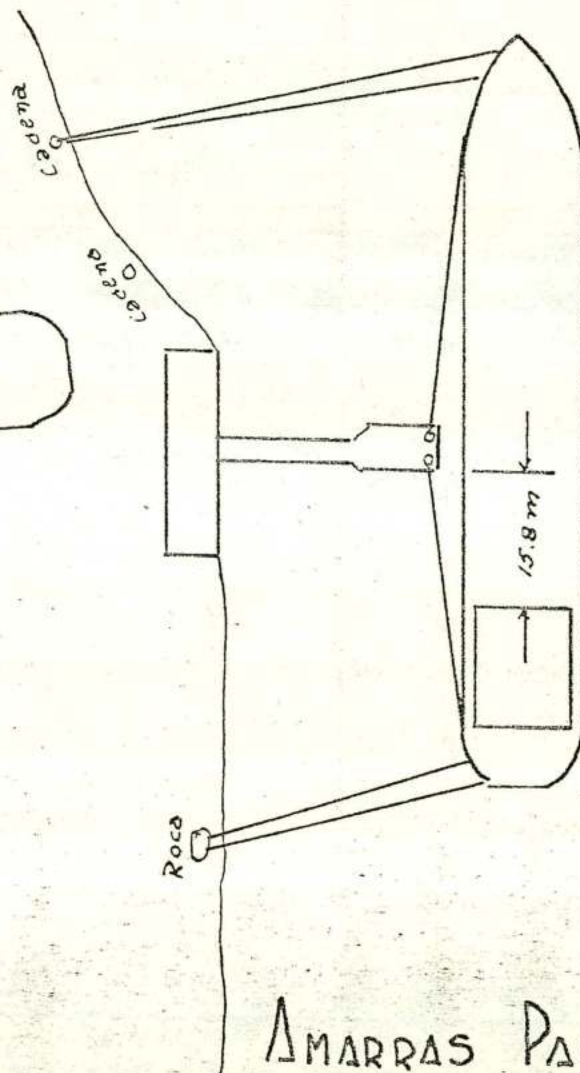
El muelle es sólido y compacto.- Tiene piso de madera sobre pilares de cemento.- Su cabecera está orientada al Azv=055º.- Su ancho es de 7 mts. y su largo de 32 mts.-

Atracados se puede aguantar malos tiempos.

Se agregan croquis de muelle, amarras y sondajes.-

PORT HOWARD

MANIOBRA DE ZARPADA



AMARRAS PASADAS



PORT HOWARD

MUELLE

GALPON

21 m.

11 m

7 m

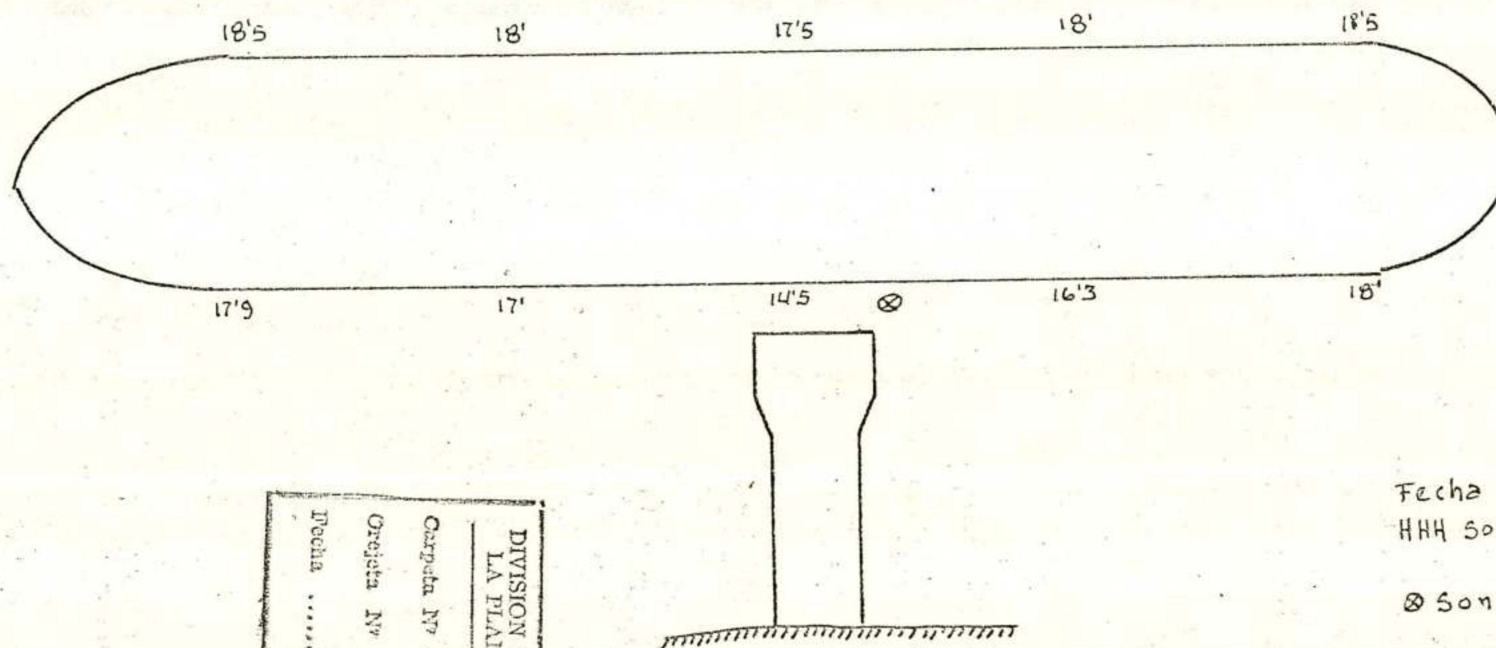
Pilares de cemento. Piso de madera

Azv 055°



PORT HOWARD

SONDAJE



DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION
Carpeta Nº K-9-1
Orejeta Nº 1
Fecha 79

Fecha 10-4-73
HHH Sondaje 1315

⊗ Sondajes posteriores

1300 : 14'5
1400 : 18
1500 18'
1600 18'











FONDEADEROS

Se adjuntan croquis de fondeaderos que no figuran en las cartas.- La información fue obtenida del Práctico Sr. W. GOSS, quién manifestó que la mayoría de ellos fueron utilizados por el B/M "DARWIN".-

51°20'

58°00'

C. CORRIENTES

Bo VACA

BAHIA
DE LA ANUNCIACION

CARTA H-411







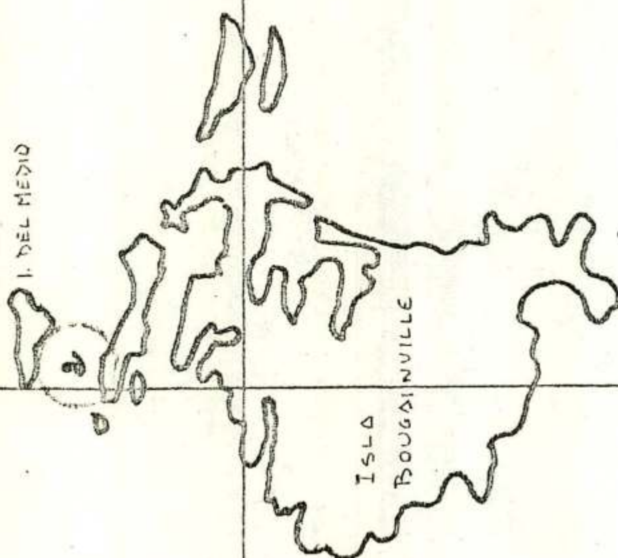


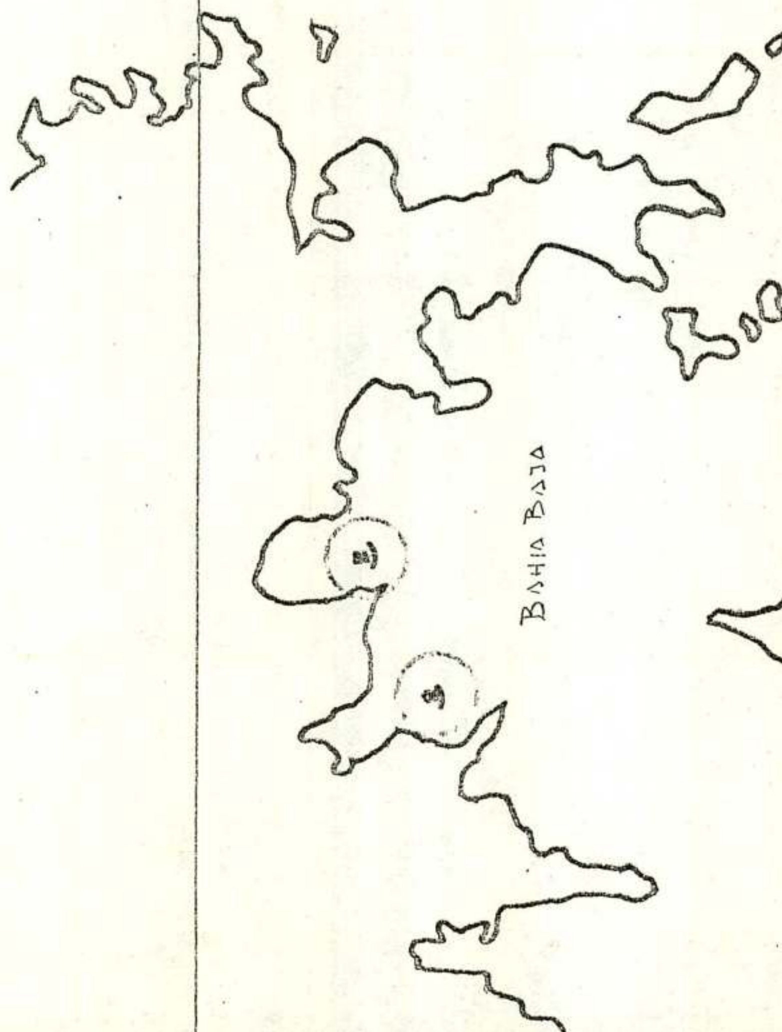


CARTA

52°

58°30'











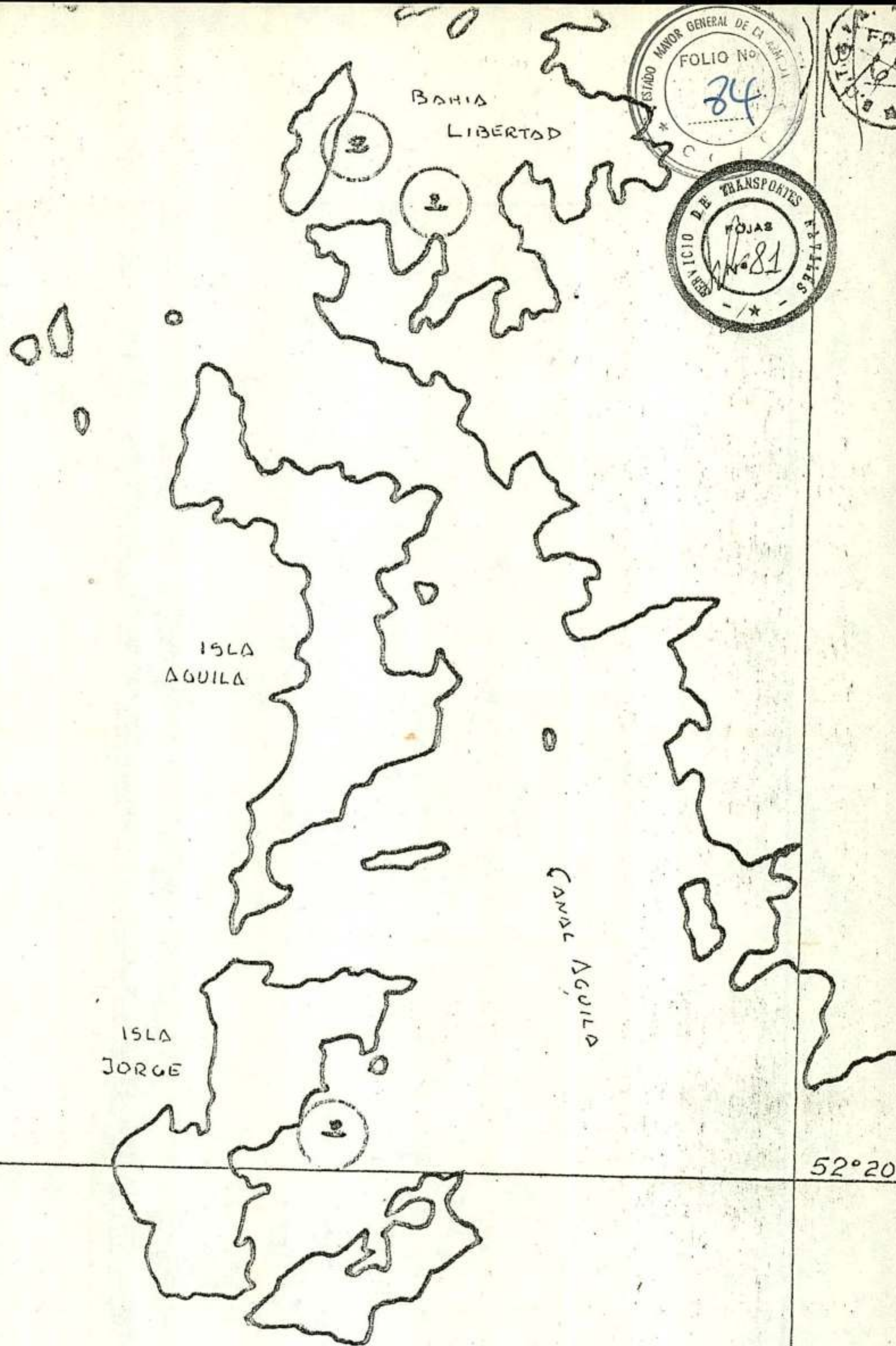
BRAZO NORDESTE

Bª DE LOS ABRIGOS

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº C3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 73

59°30'

CARTA H-411



DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION

Carpeta Nº 1-3-1

Orejeta Nº 1

Fecha 73

59°30'

CARTA H-410

5







Pto HOWARD

51°40'

ISLA
CISNE

Pto REY

ISLA
GRANDE

59°30'

CARTA H-410







CARTA H-410

52°00'

Bo. Santa Efemia

60°00'

Bo. San Felipe

Pto. Sur

I. Oeste

60°30'

51°40'

I. DE GOICOECHEA

Ba. DEL ROSARIO

Pto SAN JOSE

BAHIA
SAN JULIAN

R. RUISEÑOR

Pto MORENO

CARTA H-410























ISLA
REHOLINOS

51°20'

61°00'

CARTA H-410

+10







59°00'

C. LEAL

51°20'

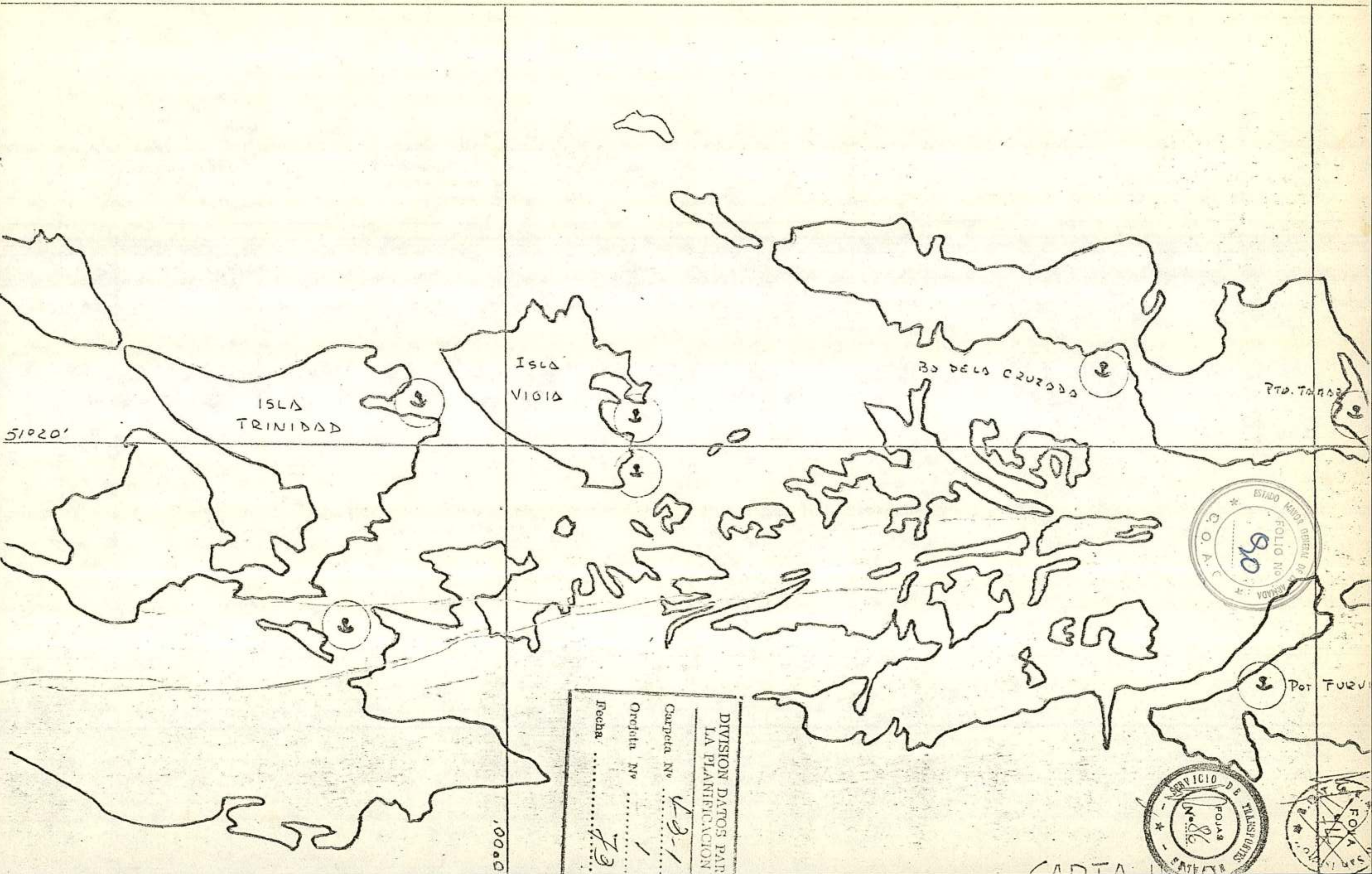
I. Bo Roca Blanca

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION	
Carpeta N°	1-3-1
Orejeta N°	1
Fecha	73

Pta Federal

Bd. Ruiz Puente

CARTA H-411



ISLA TRINIDAD
ISLA VIGIA
51°20'
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 90
C.O.A.C
SERVICIO DE TRANSPORTES
FOJAS
N° 86
DIVISION DATOS PAR
LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 73

COMUNICACIONES EFECTUADAS ENTRE LAS ISLAS MALVINAS Y EL BUQUE.

EN RADIOTELEGRAFIA:

Se efectúa ligazón con la Estación VPC PORT STANLEY en la frecuencia de 500 KHZ y 8566 KHZ, se cursa tráfico de acuerdo al sistema reglamentario entre estación costeras y buques.-

EN RADIOTELEFONIA:

Se intercambian comunicaciones con PORT STANLEY, GOOSE GREEN, FOX BAY, HOWARD y SAN CARLOS, en la frecuencia de 4500 KHZ.- En esta frecuencia está en escucha para recibir los llamados en los horarios de 0800 á 1200 hs. y de 1400 á 1700 hs., en los días laborales, también están en escucha los días feriados.-

CONFIDENCIAL



ANTECEDENTES

Islas MALVINAS





ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

12

No. ....
Letra SITN,DG4-



BUENOS AIRES, 16 de Noviembre de 1972.

OBJETO: E/información Malvinas.-

AL SEÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.-

De acuerdo a lo establecido en el párrafo 3, inciso "MIKE" del PLAN DE OPERACIONES SUBSIDIARIO Nº 01."C"/72 al PLAN DE OPERACIONES Nº 3."C"/69 del C.O.N. "OBTENCION DE INFORMACION SOBRE FACTORES FIJOS PROPIOS", y como ampliación de la información que se elevara por oficio SITN,DG4- Nº 34."C"/72, adjunto elevo copia fotográfica del oficio N.".46.Cdo. Nº 1/972 remitido a este SERVICIO por el señor Capitán del BDT. A.R.A. "CABO SAN ISIDRO" con la información obtenida en su reciente viaje a PUERTO STANLEY (ISLAS MALVINAS).-

REFERENCIAS: Plan de Operac, Subsidiario Nº 01."C"/72 al Plan de Operac.Nº 3."C"/69 C.O.N.-

AGREGADOS: El mencionado en el texto.-

GUILLERMO H. TELLO
Capitán de Navío
Jefe



DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION	
Carpeta Nº	13-1
Orejeta Nº	2-
Fecha	72

ES COPIA



ALBERTO GONZALEZ RIESCO
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE DEPARTAMENTO ARMAMENTO

ARMADA ARGENTINA

No. 1/972

Letra N.Q.46.Cdo.



BUENOS AIRES, 6 de Noviembre de 1972

Objeto: E/ Informe de Viaje

AL SEÑOR JEFE DEL SERVICIO DE TRANSPORTES NAVALES

A sus efectos se eleva el informe especial del viaje realizado a las Islas Malvinas con la unidad a mi mando.-

AGREGADO: Lo que se indica en el texto.



RAFAEL O. MARCHESE
Capitan de Ultramar
Capitan

TRANSPORTES NAVALES	
LETRA: N No 2143	
ENTRO: 07-11-72	
ARMAMENTO	X
ALISTAMIENTO	
PERSONAL	
COMERCIAL	
ADMINISTRATIVO	
LEGAL	
SECRETARIA	X
DESPACHO GENERAL	
SALIO:	

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 43.1
Orejeta Nº 2
Fecha 72

INFORME ESPECIAL SOBRE EL VIAJE A PUERTO STANLEY

El presente informe representa una recopilación de datos obtenidos en diferentes fuentes aunados a las experiencias obtenidas durante la navegación y la estadía en Puerto Stanley.-

Al iniciar el viaje, la intención de este Comando fué la de anticipar, lo más al Norte Posible, el inicio de la derrota directa a las Islas Malvinas, aún teniendo presente las limitaciones impuestas por el buque, pero considerando como más manejables, con arrumbamiento próximo al Sud, los más probables vientos del Sud al Sudoeste en la zona de navegación.-

Obligó a variar esta intención, el hecho de presentarse, desde que se dejó el Río de la Plata hasta Islas Leones, fuertes vientos con períodos de temporal del Sudoeste y Oeste Sudoeste. Llegados al traves de esta isla, con vientos muy fuertes del Sudoeste y con pronósticos coincidentes de rotación del mismo al Noroeste, se decidió iniciar el cruce sin continuar más al sur, con intención de aprovechar el probable cambio del viento ya en viaje.-

Transcurrida una singladura si bién no se produjo la rotación del viento al Noroeste disminuyó su fuerza y rotó al Sud. El rumbo adoptado permitió manejar el mar y el viento en condiciones normales de navegación. El resto del viaje se hizo con cielo parcialmente cubierto y vientos regulares del Oeste.

Se adoptó como punto de aproximación el ubicado a 45 millas al Nornoroeste de Cabo Corrientes de la Isla Soledad. Coincidentemente a la llegada por estima a ese lugar, se obtuvo una buena situación astronómica en el crepúsculo vespertino, lo que permitió continuar con seguridad en busca de contacto de radar con la costa. Este eco recién se produjo, en forma muy indefinida, estando a 22 millas de la misma. Poco después se obtuvo otro eco poco preciso a 14 millas que antes no aparecía en la pantalla. Simultaneamente se vió y se marcó el pantallazo detrás del horizonte del faro San Felipe a 30 millas de él. Continuando luego la derrota hasta llegar al traves de dicho faro, donde se permaneció navegando a la espera de la luz del día. A pesar de hallarse a 10 millas de la costa, los ecos del radar seguían siendo sumamente imprecisos. El faro Punta Celebronia estaba apagado.-

Aclarado el día la costa aparació totalmente cubierta y aún aproximandose a 3 millas de la misma, no variaban las condiciones. En esta situación aún el radar no definía los accidentes de la costa, poniendo bien de manifiesto la importancia de esta carencia y la necesidad indudable de contar con este elemento de navegación, que, para esta zona q que carece casi totalmente de balizamiento y que permanece gran parte del tiempo cubierta, se hace ya imprescindible.

Se permaneció a la espera del despeje de la costa y al definir visualmente Punta Aguila, en un claro, se encaró la entrada a Puerto Groussac, la que recién se despejó a una milla y media de la misma. La entrada se hizo normalmente, apreciandose que con buena visibilidad puede seguirse una derrota a la voz.

En Puerto Stanley se maniobró y amarró en la forma aconsejada sin novedad.

Durante la estadía no se registraron otros datos de interés que signifiquen nuevos aportes a los consignados en los informes anteriores recibidos abordo.

Solamente debe consignarse como novedad el haber soportado un temporal muy fuerte del Norte, estando amarrados a muelle, sin que se registraran golpes contra el mismo, a pesar de recibir el viento del traves.

En cuanto a las operaciones de descarga se tropezó con el inconveniente conocido de la falta de elementos en el muelle. Se debió improvisar una planchada para desembarcar rodando un camión de 6.500 kilos, que los guinches propios no lo pudieron desembarcar.

Durante la estadía se entablo relación con el Capitan del buque "Monsunen", de bandera inglesa, Señor Peter Thain. Se realizó con el mismo varias reuniones con el fin de acopiar información previa de los distintos puertos en que se deberá operar en el futuro.

Es justo destacar que este profesional brindó, en esas oportunidades, gran colaboración sobrepasando el nivel de la preguntas formuladas y demostrando amplia experiencia en la zona.

Se descartaron como puertos operables para este tipo de buque, Roy Cove y Hill Cove, y se analizaron en detalle las condiciones de Goose Green, Fox Bay, Port Howard, Por San Carlos y Rincón del Moro.

A continuación, se gestionó con el Sr. Vicecomodoro de la Colina y el Gerente de la "FIC" Sr. Sloggie, un vuelo especial de reconocimiento por esos puertos. La "FIC", por intermedio del mencionado Sr. Sloggie ofreció la realización del mismo a su cargo.

Las informaciones obtenidas previamente fueron de gran utilidad para planificar, con un cierto, conocimiento, este vuelo.

El avión fué piloteado por el Sr. J.Keer y participaron del vuelo el Sr. Capitán P. Thain, que ofreció su concurso para un mejor asesoramiento, el 1er. Oficial Sr. J.H. Urroz y el suscripto.

Se convino que en los estrechos y canales de entrada a los distintos puertos el vuelo se realizara a baja altura, a la voz del suscripto, reproduciendo la derrota de un buque.

Aparte se agregan los informes particulares de cada caso y los croquis respectivos con detalle de muelles, amarras y derrotas seguidas.

Se entabló conocimiento en cada puerto con los Administradores de los Establecimientos, coordinando con ellos los detalles referentes a:

a) Muelles y elementos de amarre.
b) Tiempo previo de aviso de llegada.
c) Tiempo probable de operación de embarque.
d) Cantidad de ganado previsto.
e) Elementos necesarios para el embarque de ganado.

Referente a los distintos puntos se coordinó:

a) Inspeccionados los muelles se señalaron los puntos de amarre que deberán reforzarse o renovar, como así también, los lugares donde se instalarán otros nuevos apropiados para el amarre de un buque tipo BDT.
b) El último aviso con la confirmación de llegada a puerto deberá efectuarse, en todos los casos, con una antelación de 4 a 5 hs. a traves de puerto Stanley.
c) Los tiempos promedio de embarque de ganado oscilan entre 3 y 5 h
d) En Goose Green se completaría la capacidad del buque, así como también en Fox Bay y Rincón del Moro; completandose otro cargamento entre Port Howard y Port San Carlos.

e) Surgió la necesidad de contar en el buque con una rampa de acceso para el embarque del ganado, cuyas caracteristicas deberán determinarse teniendo en cuenta: La diferencia entre la altura de la borda y muelles, los que en general se elevan de 1,5 a 2,0 mts. del agua, y la inclinación que la experiencia determine para ese tipo de animal.

En todos los casos se percibió un amplio espiritú de cooperación de parte de los Administradores de los Establecimientos visitados. Asimismo, corresponde destacar la gran ayuda brindada por el piloto del avión Sr. Keer.

La zarpada de Puerto Stanley se demoró por desatarse fuerte temporal del Norte, que repito, fué bien soportado por el buque en el muelle.

Se zarpó con fuerte viento del Nornoroeste que luego rotó al Oeste para afirmarse más tarde al Oeste Sudoeste. Manteniendose en esta dirección durante 24 horas. En ese tiempo el buque embarcó golpes de mar en cubierta pero sin sufrir pantocasos ni fuertes rolidos. El resto del viaje hacia Comodoro Rivadavia, se realizó en condiciones de mar y vientos normales.

Cabe destacarse que ni bien se dejó Puerto Groussac se cubrió totalmente la costa, siendo imposible su reconocimiento desde el mar.

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 13.1
Orejeta Nº 2
Fecha 721

RAFAEL O. MARCHESE
Capitan de Ultramar
Capitan

97

GOOSE GREEN

Carpeta Nº 43-1
Orejeta Nº 2
Fecha 72





DERROTA: PASO DEL ESTE:

La entrada por el Este está ubicada entre Fox Point al Norte y Dangerous Point al Sur. Se identifica bien una playa de arena blanca que se extiende al Noreste desde Fox Point. El inslote Dirección se destaca contra la playa blanca. Al Este de Fox Point y alrededor del islote Dangerous se extienden los cachiyuyos. La isla Middle divide el estrecho en dos canales, siendo el mejor el del Norte, que tiene una milla de ancho, entre esa isla y Black Rocks. Estas dos islas y rocas próximas a ellas están bien marcadas por cachiyuyos.

El paso es limpio y solo presenta dos o tres manchones de cachiyuyos facilmente visibles, debiendose navegar, libre de ellos, con rumbo aproximado 270°.

Llegando a Centre Island se navega al centro del canal, dejando por babor esa isla y sus rocas, Samuel Island y Sea Lion Insland. Llegando a ésta última se pasa entre los campos de cachiyuyos, que se encuentra en medio del canal, poniendo proa al centro del paso formado por White Bluff Point al Norte y la isleta sin nombre situada a ocho cables al Este de Beecher Island.

Desde Beecher Insland, se continua navegando al medio del canal marcado por la costa Norte y el grupo de islas alineadas en dirección Noroeste.

Al enfrentar el paso Darwin Narrows se pondrá proa al primer islote que lo forma, recostandose sobre éste para librar el campo de cachiyuyos y rocas que aparecen sobre estribor. Arrumbando hacia el Norte, se navega en medio del canal formado por los cachiyuyos que fordean la serie de islas de Seccomb Islands y los de la costa de estribor, en cuyo medio y al Noroeste de Squib Point, existe un bajofondo de dieciocho piés, rocoso, ocacionalmente marcado por cachiyuyos, que deja un pasaje libre de 150 metros de ancho, entre éste y la costa de estribor. Se sigue el canal marcado por los cachiyuyos, aproximandose a la costa y alejandose de las islas de babor. Una vez libre el camper de cachiyuyos que bordea las Seccomb Islands, se cae a babor poniendo proa a un islote situado a cuatro cables al Noreste del muelle de Goose Green. Alcanzada la parte Norte de la Hare Island, se pone proa al fondeadero situado frente al muelle, que aparece por babor.(Ver croquis).

PASO DEL SUR:

No se vió, pero es más claro. Empalma con la derrota del Paso del Este una vez dejada por babor las Centre Island y sus rocas. (Ver croquis)

MUELLE:

Es de madera sobre pilares de concreto. Tiene veinte metros de frente y es de forma "T", con su eje inclinado. Está Orientado de Sudeste al Noroeste. Se encuentra en buenas condiciones y operaba en él, habitualmente, el buque Darwin.

Cuenta como elementos de amarre con cuatro bitas de poca alzada, dos en cada extremo del muelle, que pueden utilizarse para dar "springs". ////////

/// Sobre el lado interno del muelle, al Noroeste, hay un casco hundido, que tiene un arraigado de cadena al que se puede dar un travesín. El estado del casco no ofrece seguridad.

En tierra al Sudeste del muelle y sobre la costa, hay dos postes de amarre para los largos. Estos postes no se inspeccionaron personalmente pero, el Administrador del establecimiento Sr. Brook Hard Castle, aseguró que se encuentran en buen estado. Al Noroeste del muelle se convino con el Sr. Administrador el lugar donde se deberá instalar un punto de fijación de las amarras de proa. (Ver croquis).

Los vientos predominantes son del sector que va del Noroeste al Sudoeste, aunque el día de la inspección soplaba del Noreste en forma suave. Como en todos los casos las operaciones de carga de los animales es rápida, de tres a cuatro horas, y en este puerto hay espacio para maniobrar se verá en el momento la conveniencia de atracar proa al Noroeste o al Sudeste.

La maniobra de atraque se hará con la colaboración de la lancha propia, la cuál deberá encontrarse en el lugar de fondeo antes que el buque para que la operación de dar los cabos a tierra sea rápida, sobre todo con viento.

El ancla de codera puede ser muy útil para mantener al buque frente al muelle en la posición deseada, mientras se pasan los cabos de proa y popa.

La profundidad junto al muelle no fué determinada, pero es suficiente para buques tipo Darwin. El espacio de maniobra es amplio y permite fondear ancla y codera.

La maniobra ideal sería presentar el buque frente al muelle fondeando ancla y codera, pasar cabos a tierra y por medio de éstos atracar. Evitando así que la proa o la popa se metan entre el muelle y la costa en zona de profundidad y fondo desconocidos.

Al Sudeste del muelle, y fuera del campo de maniobra, hay una pequeña boya fondeada que es utilizada para el amarre de hidroaviones.

De acuerdo a informaciones allí recogidas éste sería el primer puerto de embarque y la cantidad a transportar completaría la capacidad del buque.

FOX BAY

DERROTA:

La entrada a la bahía es clara y limpia. Tiene tres millas de ancho entre EAST HEAD y WEST HEAD.

Estando en el medio de la boca se pone proa a SNOB ISLAND. Al sudeste de esta isla se desprenden varias rocas hasta unos cinco cables de la misma y también al Norte, en dirección a Flat Island. Tanto las islas como las rocas que desprenden están balizadas por cachiyuyos.

Desde Kelp Point avanza un gran campo de cachiyuyos que en forma de lengua se entiende hacia Snob Island. El pasaje se realiza entre los campos de cachiyuyos, claramente visibles de Snob Insland y Kelp Point, para luego bordear al primero de ellos en busca del paso entre Flat Island y la costa del Este. Así se arriba al ////



/// fondeadero del establecimiento del Este que es donde se operará. (Ver croquis).

MUELLE:

El muelle es de cemento en forma de "T" y su cabecera es de ocho metros de longitud. No tiene bitas y se recibió información de que sus pilares se mueven al recostarse el buque en él.

En la costa se cuenta solamente con dos anclas enterradas para hacer firme los cabos de proa y popa. A una de ellas hay que cambiar el arraigado de cadena.

Se determinaron los lugares más propicios y convenientes para instalar nuevos puntos de amarre. El Administrador del establecimiento SR. Richard Cockwell se comprometió a instalarlos. Se dió instrucciones sobre la construcción de los basamentos de los mismos. La disposición de estos puntos de amarre son los que figuran en el croquis de este puerto.

El espacio de maniobra frente al muelle es amplio y permite virar el buque. En este puerto también es aconsejable el uso de la codera. La lancha propia deberá dar los cabos a tierra y deberá preceder al buque a su llegada al lugar de maniobra.

Los vientos predominantes son del sector Oeste al Noroeste.

La profundidad en la cabecera del muelle es de once piés en baja y de acuerdo a información recogida en el lugar un buque tipo BDT no tendría problemas atracado en el mismo.

Según convenga por la dirección del viento se podrá atracar de una u otra banda indistintamente.

Por desconocimiento de las características de la zona entre la costa y el muelle, para este puerto tienen validez las apreciaciones sobre la maniobra de atraque en el puerto de Goose Green.

PUERTO HOWARD

DERROTA:

La entrada, de dos cables de ancho, es libre y sin peligros. Se toma con rumbo aproximado 270°. Inmediatamente se abre debiendo caer el buque al Norte. El espacio limpio para navegar está claramente marcado por los cachiyuyos de ambas costas. El muelle se encontrará en el extremo Norte de la bahía y en su costa Oeste. Se deberá navegar por el centro del canal.

MUELLE:

Tiene forma de "T", es de madera, con un cabezal de siete metros. Tiene apariencia de fuerte. Posee dos bitas para "springs". En tierra, para largos de proa, hay dos anclotes enterrados con cademas para afirmar las amarras. A una de esta cadenas se deberá cambiar un grillete. Así se convino con el Administrador del establecimiento Sr. Douglas Pole-Evans. Para los cabos de popa hay un alambre afirmado a floraciones rocosas, que hay que cambiar por esta oxidado y en mal estado. En otra afloración rocosa más alejada, se dispuso efectuar otro punto de amarre similar al anterior. Se convinó también ////

/// en cementar dichos alambres a las rocas para mayor refuerzo. Es necesario enviar grilletes con las amarras para encapillar éstas a los muertos.

La profundidad a lo largo de la cabecera del muelle, aunque no uniforme, sería de 13' en bajamar.

En todos los casos la maniobra de atraque se hará con proa NORTE, porque en bajamar la proa quedará barada. Según información del Capitán Peter Thain el fondo es blando y de suave declive Por ésta razón, ya que el cargamento de este puerto se ha de completar con el de San Carlos, en atención al calado, conviene tomarlo primero.

El ancla se fondeará llamando a popa como spring y es conveniente támbién fondear la codera en la misma forma.

El espacio de maniobra es muy reducido. La distancia de costa a costa es de aproximadamente 350 metros.

En la maniobra de zarpada se tendrá en cuenta para virar el buque, según información del Capitán Thain, que es conveniente rabear la popa hacia la costa OESTE inmediata al muelle, por esta parte limpia y profunda. La popa en ningún caso deberá sobrepasar más allá del NORTE del muelle por ser zona de menor profundidad.

El viento predominante es del sector OESTE al NOROESTE, siguiendo la dirección de una depresión del terreno que termina en la bahía, precisamente en la zona del muelle.

Con vientos fuertes se deberá desitir del atraque. Para la espera de mejor tiempo hay un buen tenedero en el centro de la bahía, a ocho cables al NORTE de la punta norte de la entrada. Con dos anclas fondeadas se aguantaron vientos de hasta fuerza siete. (Ver croquis).-

PUERTO SAN CARLOS

DERROTA:

El acceso se presenta limpio y claro. Se gobierna al medio del canal entre Chancho Point y Fanning Island. Una vez libre esta isla se cae a babor buscando el medio de la ría que conduce al puerto. En este lugar, debe gobernarse con prudente arrancada, para permitir la franca caida a babor de 90° aproximadamente en espacio reducido. Inmediatamente de esta caída aparece el muelle por babor y ya se tendrá que encarar la maniobra de atraque. (Ver croquis).-

MUELLE: Es de madera, amplio y mucho más alto que el resto de los otros puertos. Su cabecera es de 22 metros y se alza en bajamar aproximadamente 4 metros del nivel del agua. Posee dos bitas para "springs". En tierra hay 3 postes ubicados en el croquis con los números 1,5 y 6, que son firmes y seguros.

Se convino, además, con el Administrador del establecimiento Sr. Alan Miller, la instalación de otro poste similar a los anteriores en la ~~m~~ ubicación Nº 2 del croquis. Existe además un ancla enterrada que permite, en la posición Nº 4 del croquis, afirmar otro cabo.-

La profundidad en la cabecera del muelle, en bajamar, es de 15'. Según la información recogida la permanencia del buque atracado no se ve amenazada por bajofondos.

En la zona OESTE del muelle hay varias embarcaciones menores fondeadas y una boya para el amarre de hidroaviones, ///

/// que estimo caén dentro de la zona de maniobra.

Es muy abrigado a los vientos. Para el atraque a muelle se deberá fondear y presentar el buque proa afuera se verá en el momento la conveniencia de fondear codera, aunque estimo que por razones de seguridad debería fondearsela.

La lancha deberá actuar rapidamente para pasar los cabos, por lo que tendrá de arriarsela antes de la caída hacia el muelle.

Los vientos predominantes son del sector OESTE.

PUERTO RINCON DEL MORO

DERROTA:

Es el que presenta un acceso más complicado por el recorrido, cambios constantes de rumbo, numerosos obstaculos a sortear y su fuerte corriente de marea en algunos pasos.

Una vez en la entrada Port Salvador, se navega por el amplio canal formado por Shag Island y Hut Point, libre del campo de caciyuyos que rodean la isla y los escarceos que deben dejarse por babor. Luego se dejarán por babor las Mid Rock y Center Island, navegando al medio entre los campos de cachiyuyos que bordean a ambas y los que marcan las rocas próximas a la costa OESTE o de estribor. En este tramo la marea tiene una velocidad de 5 a 6 nudos. Pasado Center Island, se busca el canal que deja Raf Island a estribor y la costa ESTE a babor. En esta zona la corriente también es muy intensa.

Se contnúa al medio del canal, dejando a estribor la isleta rodeada por el campo de cachiyuyos que desprende la costa NORTE y el campo de cachiyuyos de Platt Point (Rincón Grande). Sobrepasado el traves de dicha isleta, se cae aproximadamente 90° a estribor para buscar el paso entre dicha isleta y Ear Island arrumbando al NORTE aproximadamente. El canal libre está marcado por los cachiyuyos. Liberadas estas islas se navega al medio del ancho canal en busca de Bolt Point. A traves de este último, se cae a estribor pasando entre esa punta y una roca marcada por cachiyuyos que debe dejarse por babor. Librada esta roca, se cae a babor buscando con rumbo aproximado al 290°, la entrada a Rincón del Moro, tomando las precausiones normales de librar los campos de cachiyuyos que bordean las dos puntas que marcan la entrada a dicho puerto.

Según el South American Pilot - Volumen I, el mejor momento para entrar a Puerto Salvador es en bajamar o en el comienzo de la creciente. Y el mejor momento para salir es durante el último cuarto de la bajante. Esta información proporcionada por el Derrotero inglés coincide con el asesoramiento dado a este respecto por el Capitán Peter Thain. (Ver croquis).-

MUELLE:

Es de madera sobre pilares de cemento, de 12 a 13 metros de frente. Dispone de cuatro bitas pero son utilizables las dos más alejadas de la cabecera por cuanto las otras, no permiten dada su poca altura, el laboreo de los "springs".

En tierra existen cuatro puntos de amarre consistentes en vihas de hierro doble T y postes de madera enterrados y hechos solidarios entre sí mediante ligaduras de alambre. Estos puntos son los indicados en el croquis con los números 3,5,6 y 7, estandos los dos ////

/// últimos en buen estado.

Se convino con el Administrador del Establecimiento Sr. Harland Green Shields, asegurar el punto de amarre Nº 5, cementando su base en forma profunda e instalar en el punto indicado con el Nº 4 un poste similar a los anteriores, descartando el existente Nº 3 por hallarse muy alejado.

El espacio frente al muelle permite virar el buque y atracar con la banda que convenga.

La lancha debe arriarse con anticipación suficiente para la tarea de llevar los cabos a tierra con rapidez.

El amarradero está expuesto a los vientos predominantes del OESTE por la ausencia de elevaciones en la costa cercana al muelle.

La profundidad en la cabecera del muelle es de 13' en bajamar.

CONCLUSIONES GENERALES:

Los cinco puertos estudiados son operables solamente de día, con práctico, y tomando las precausiones que se deducen de cada información particular.

Surgen como imprescindibles para hacer viable las maniobras y operaciones en esos puertos, los siguientes elementos de aporte:

1) Un radar en perfectas condiciones de uso y de gran rango de escala y definición perfecta.
2) Una lancha a motor en óptimas condiciones operables.
3) Cabrestante en perfectas condiciones.
4) Contar con más cabos de amarre.
5) Aumentar la dotación de marineros para maniobras simultaneas con la lancha. Se requieren 2 marineros y 1 foguista o limpiador.
6) Dotar al buque de mayor stock de elementos de repuesto y consumo tanto en cubierta como en máquinas, teniendo en cuenta la larga duración probable del operativo.
7) Preveer asimismo, el embarque de mayor cantidad de combustible por igual motivo del punto 6º.-

RAFAEL O. MARCHESE
Capitan de Ultramar
Capitan

ESTRECHO DE SAN CARLOS:

Se sobrevoló este Estrecho desde Fox Bay hasta Puerto San Carlos, siguiendo a baja altura la derrota de un buque. Si bién la visión fué fugaz, pudo verse en detalle y con claridad los obstáculos del canal y simular sortearlos en base a un estudio previo realizado, de la derrota.

Una vez dejado Fox Bay y librado East Head, se "navegó" al medio del canal formado por: al Este isla Calista, islas Wedge y sus arrecifes hacia la isla Great y al Oeste la isla West y sus arrecifes. Dejada por babor esta última isla, se cae a babor hacia el paso entre las islas Tyssen y sus arrecifes y campo de cachiyuyos por estribor y la costa Oeste de la Gran Malvina por babor. Librado por estribor el campo de cachiyuyos, se cae a estribor para zafar el arrecife Oberón que despide hacia el Sud Sudoeste de la isla Swan Oeste y dejándolo por babor se navegó a este arrumbamiento hasta ver clara la entrada del canal Swan entre las islas Swan y Swan Oeste.-

Tomándolo con arrumbamiento aproximado a 039° y con proa a la punta Poke. Una vez librado el arrecife situado al Noreste del extremo Norte de la isla Swan Oeste, se puso proa a Fold Point para tomar la entrada a Puerto Howard. Desde este último hasta Puerto San Carlos se navegó al medio del canal, para buscar la entrada a aquel puerto.

Se reconocieron en este trayecto Fanning Head, Nerssey Point y Tide Rock.

Por asesoramiento del Capitán Peter Thain no se siguió el Main Passagge, como lo aconsejan el Derrotero Argentino y el Inglés, argumentando que existen peligros no bien determinados ni denunciados.

Con respecto a fondeaderos, corrientes de mareas y puntos destacados de referencia, las informaciones obtenidas coinciden con las indicaciones de los Derroteros. (Ver croquis de derrota).

RAFAEL O. MARCHESE
Capitan de Ultramar
Capitan

PUERTO STANLEY
MUELLE ESTE (FTC)
AMARRE

6 Grilletes

Largo a cabecera Muelle Publico

spring

travesines

spring

travesin

spring

travesines

Cabecera Muelle de cemento

Depósito

Depósito

Madera





PUERTO STANLEY
MUELLE ESTE (FIC)
SONDAJES

13'
14'
13''½
12'
13''½
10'
13'
13'

Muelle

Fecha : 11-10-1972
HHH BJ : 1340
HHH Sondaje: 1340





DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION

Carpeta Nº F.3.1

Orejeta Nº 2 -

Fecha 7/82

PUERTO GOOSE GREEN

1-2 - BITAS POCA ALTURA
3 - ARRAIGADO EN CASCO (INSEGURO)
4 - A INSTALAR
5 - DOS POSTES PARA AMARRAS

MUELLE - 20 MTS LARGO

PROFUNDIDAD - OPERABLE

1

2

3

BOYA AMARRE HIDROAVION

sector viento predominante

4

5

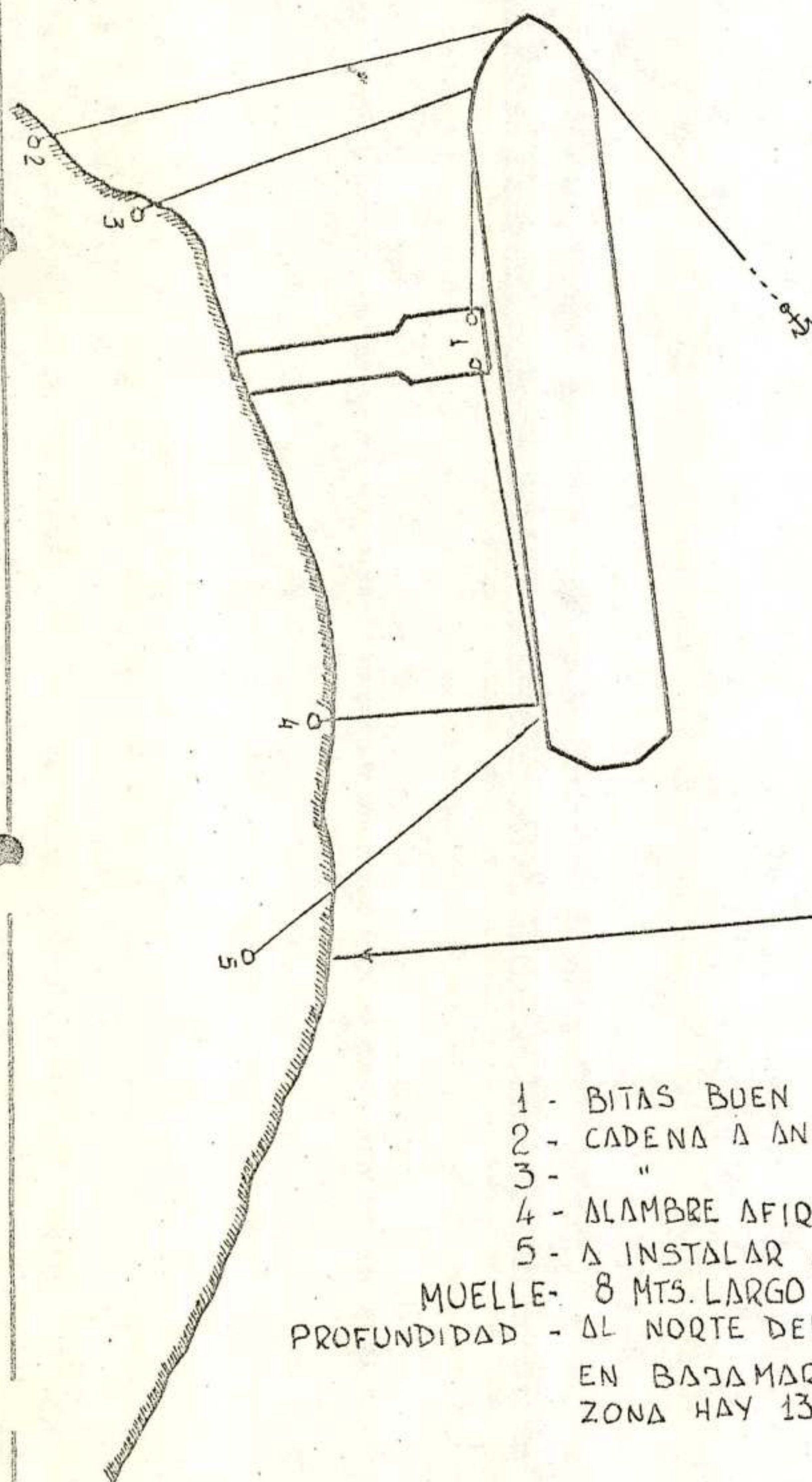




PUERTO HOWARD



VIENTO PREDOMINANTE



300 á 350 mts.

1 - BITAS BUEN ESTADO
2 - CADENA A ANCLOTES ENTERRADOS - BUEN ESTADO
3 - " " " - CAMBIO ESLABON
4 - ALAMBRE AFIRMADO A ROCA - CAMBIO ALAMBRE
5 - A INSTALAR ALAMBRE AFIRMADO A ROCA

MUELLE - 8 MTS. LARGO

PROFUNDIDAD - AL NORTE DEL MUELLE EL BUQUE VARA EN BAJAMAR - EN EL RESTO DE LA ZONA HAY 13' EN BAJAMAR.

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION

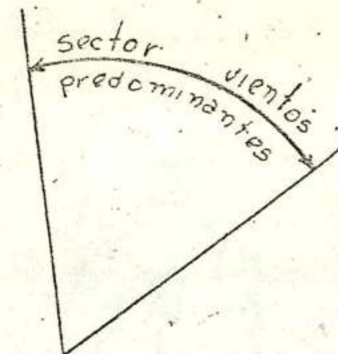
Carpeta Nº 23-1

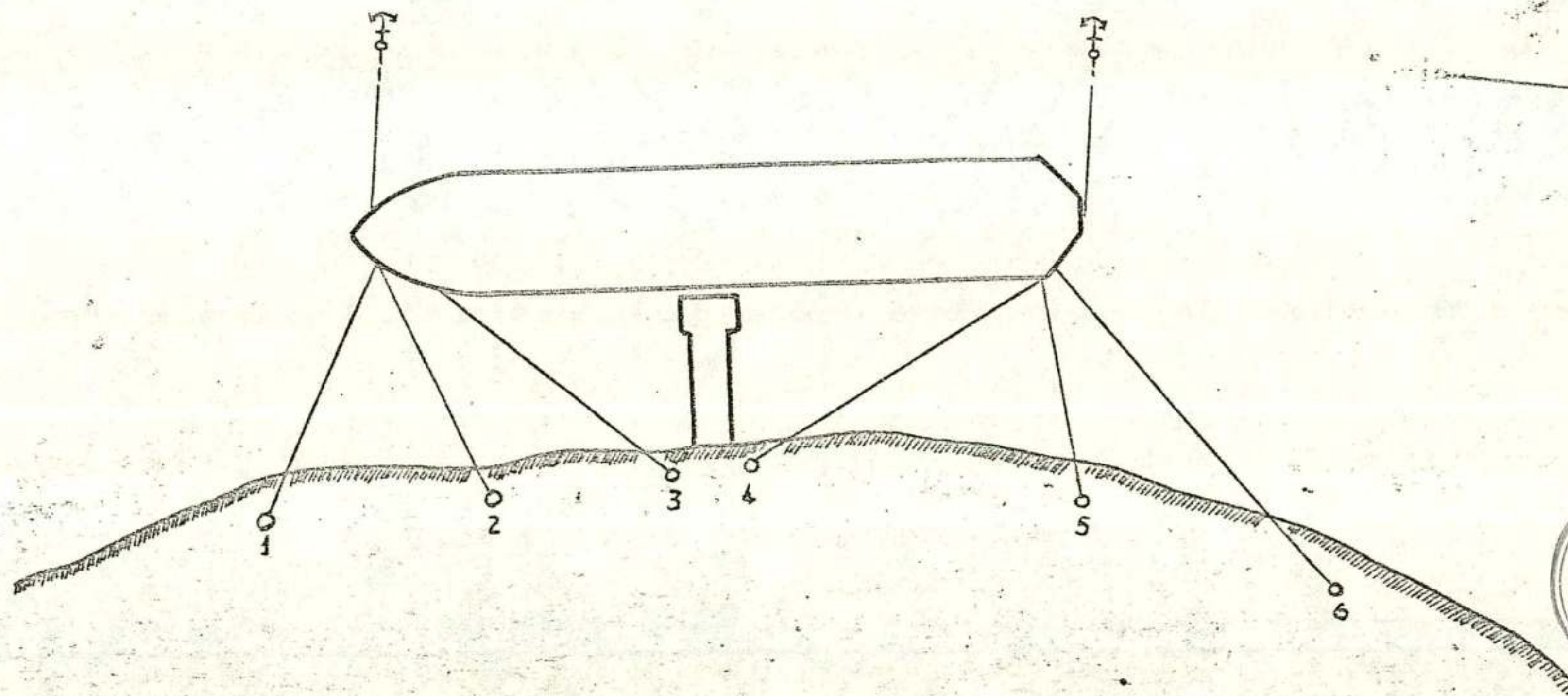
Orejeta Nº 2

Fecha 72

FOX BAY

1 - ANCLA CON CADENA
2-3-4-5 - A INSTALAR
6 - ANCLA CON CADENA (SE CAMBIARA CADENA)
MUELLE - 8 MTS LARGO (DEBIL)
PROFUNDIDAD - OPERABLE - H' EN BAJAMAR









PUERTO SAN CARLOS

1 - POSTE PARA AMARRAS.
2 - POSTE A INSTALAR
3 - BITAS CABECERA MUELLE
4 - ANCLA PARA AMARRA
5 - 6 - POSTES PARA AMARRAS

MUELLE - 22 Mts LARGO - CONSTRUCCION ALTA APROX. A 4 mts DEL AGUA EN BAJAMAR.

PROFUNDIDAD - OPERABLE - 15' EN BAJAMAR

1
2
3
4
5
6

sector predominantes viento



RINCON DEL MURO

1 - BITAS DEBILES Y POCA ALTURA
2 - BITAS HIERROS-UTILIZABLES
3 - POSTE DE Hº"I" Y MADERA - MUY ALEJADO
4 - A CONSTRUIR SIMILAR ANTERIOR
5 - POSTE Hº"I" Y MADERA A REFORZAR
6 - POSTE Hº"I" Y MADERA - BUEN ESTADO
7 - POSTE Hº"I" Y MADERA - BUEN ESTADO

MUELLE - 15 MTS. LARGO
PROFUNDIDAD - OPERABLE - 13' EN BAJAMAR

viento
predominante

1
2
3
4
5
6
7





DATOS DE MAREAS DE DISTINTOS LUGARES DE LAS ISLAS MALVINAS

Se obtuvo en Puerto Stanley por intermedio del Capitán Peter Thain, una relación de lugares de las Islas Malvinas, con sus denominaciones inglesas, en la que figuraba una corrección a sumar a la hora del paso superior o inferior de la luna por el meridiano local, para obtener en forma aproximada la hora de la Pleamar en esos lugares.

Trabajando en base a esa relación se confeccionó una planilla que se agrega, en la que se han hecho figurar las denominaciones correlativas que para esos lugares figuran en las Cartas Argentinas, agregando su posición geográfica.

Se realizó además una comparación entre los lugares que figuran en nuestra Tabla de Mareas y los consignados en esa Relación, mediante más de un centenar de cálculos, que permitieron verificar las siguientes diferencias:

Puertos con diferencia en más o en menos de 15 minutos:

Puerto Stanley
Bahía de los Laberintos
Puerto Luis
Bahía del Oeste o del Aceite
Estrecho San Carlos Norte
Puerto Sussex
Puerto Howard
Puerto Danson
Isla Segunda
Bahía San Felipe
Puerto Sur
Bahía del Rosario
Puerto San José
Isla de los Salvajes
Puerto de las Cruzadas
Puerto del Río

Puertos con diferencia en más o en menos de 30 minutos:

Bahía de los Abrigos
Peña Blanca
Seno Choiseul

Puertos con diferencia en más o en menos de 45 minutos:

Puerto Ruiseñor
Paso Tamar
Puerto Esperanza

Puerto con diferencia en más o en menos de 60 minutos:

Puerto Edgardo

RAFAEL O. MARCHESI
Capitan de Ultramar
Capitan

CALCULO APROXIMADO DE LA HORA DE PLEAMAR DE DISTINTOS LUGARES DE LAS ISLAS MALVINAS, EMPLEANDO EL PASO DE LA LUNA POR EL MERIDIANO SUPERIOR E INFERIOR

LUGAR		POSICION APROXIMADA		CORRECCION A SUMAR
DENOMINACION BRITANICA	DENOMINACION ARGENTINA	LATITUD	LONGITUD	A HHH ⊕
STANLEY HARBOIR	PUERTO STANLEY	51 42	57 50	05 30
ADVENTURE SOUND	BAHIA DEL LABERINTO	52 05	59 00	05 30
BARREN ISLAND	ISLA PELADA	52 22	59 42	06 30
BARROW HARBOUR	PUERTO DEL CERRO	52 08	59 06	05 30
BAY OF HARBOURS	BAHIA DE LOS ABRIGOS	52 13	59 16	06 00
BEAVER ISLAND	ISLA SAN RAFAEL	51 50	61 16	10 30
BERKELEY SOUND	PUERTO LUIS	51 35	57 48	05 30
BRETON LOCH	CANAL BRETON	51 43	59 00	08 15
CARCASS ISLAND	PUERTO ESPERANZA	51 16	60 33	08 00
CHAFFERS GULLET	————	52 10	60 22	05 15
CHATHAM HARBOUR	PUERTO SAN JOSE	51 50	60 56	09 00
CHARTRES	————	51 42	60 04	09 40
DANSON HARBOUR	PUERTO DANSON	52 05	59 38	07 30
DARWIN HARBOUR	PUERTO DARWIN	51 50	58 57	06 30
DUNNOSE HEAD	PASO ESTE	51 40	60 38	11 45
FITZROY	PUERTO FITZROY	51 46	58 09	05 10
GEORGE ISLAND	ISLA JORGE	52 20	59 45	06 30
HILL COVE	CALETA DE LA COLINA	51 30	60 05	08 20
KEPPLE ISLAND	ISLA VIGIA	51 19	59 57	09 00
LIVELY ISLAND	ISLA BOUGAINVILLE	52 02	58 29	06 30
MANY-BRANCH HARBOUR	————	51 32	59 20	07 40
MARE HARBOUR	CALETAS DEL E Y O	51 54	58 29	06 00
MOTLEY ISLAND	————	52 08	58 37	05 15
NEW ISLAND	BAHIA DEL ROSARIO	51 42	61 16	10 30
NORTHWEST PASS	BAHIA DE LAS CRUZADAS	51 18	59 47	08 50
PASSAGE ISLANDS	ISLAS DEL PASAJE	51 36	60 45	09 30
PORT ALBEMARLE	BAHIA SANTA EUFEMIA	52 11	60 36	07 00
PORT EDGARD	PUERTO EDGARDO	52 00	60 15	07 15
PORT EGMONT	PUERTO DE LA CRUZADA	51 21	60 00	07 30
PORT HOWARD	PUERTO HOWARD	51 39	59 32	08 10
PORT KING	PUERTO REY	51 55	59 33	08 30
PORT PHILOMEL	PUERTO RUISEÑOR	51 44	60 16	12 30





PORT RICHARDS	PUERTO MORENO	51 57	60 30	09 00
PORT SAN CARLOS	PUERTO SAN CARLOS	51 30	58 58	07 10
PORT STEPHENS	BAHIA SAN FELIPE	52 12	60 42	07 45
PORT SUSSEX	PUERTO SUSSEX	51 38	59 02	08 10
RIVER HARBOUR	PUERTO DEL RIO	51 26	59 41	09 15
ROY COVE	----------	51 33	60 23	09 00
SALVADOR WATERS	BAHIA DEL OESTE	51 23	58 17	08 15
SAN CARLOS	----------	51 34	59 03	07 20
SEA LION ISLANDS	ISLA LEON MARINO	~~51 56~~	~~58 43~~	05 45
SEDGE ISLAND	ISLA CULEBRA	51 08	60 23	07 30
SOUTH HARBOUR	PUERTO DEL SUD	52 01	60 50	09 15
SPEEDWELL ISLAND	ISLA AGUILA	52 12	59 42	08 00
SMYLLE CHANNEL	CANAL COLON	51 56	60 50	09 10
STEEPLE JASON ISLAND	ISLA DE LOS SALVAJES	51 02	61 11	08 00
SWAN ISLANDS	ISLAS CISNE	51 47	59 35	08 30
SYMONDS HARBOUR	BAHIA SYMONDS	51 50	60 20	00 20
TAMAR HARBOUR	PASO TAMAR	51 20	59 27	08 45
TICKLE PASS	----------	51 59	59 39	08 15
TRISTE ISLANDS	ISLA TRISTE	52 07	58 43	05 00
WALHER CREEK	----------	51 56	58 45	06 20
WEDDELL ISLAND	ISLA SAN JOSE	51 53	61 00	09 15
WHARTON HARBOUR	PEÑA BLANCA	51 58	59 33	08 30
WHITE ROCK HARBOUR	ESTRECHO SAN CARLOS N.	51 26	59 11	06 45

RAFAEL O. MARCHESE
Capitan de Ultramar
Capitan



